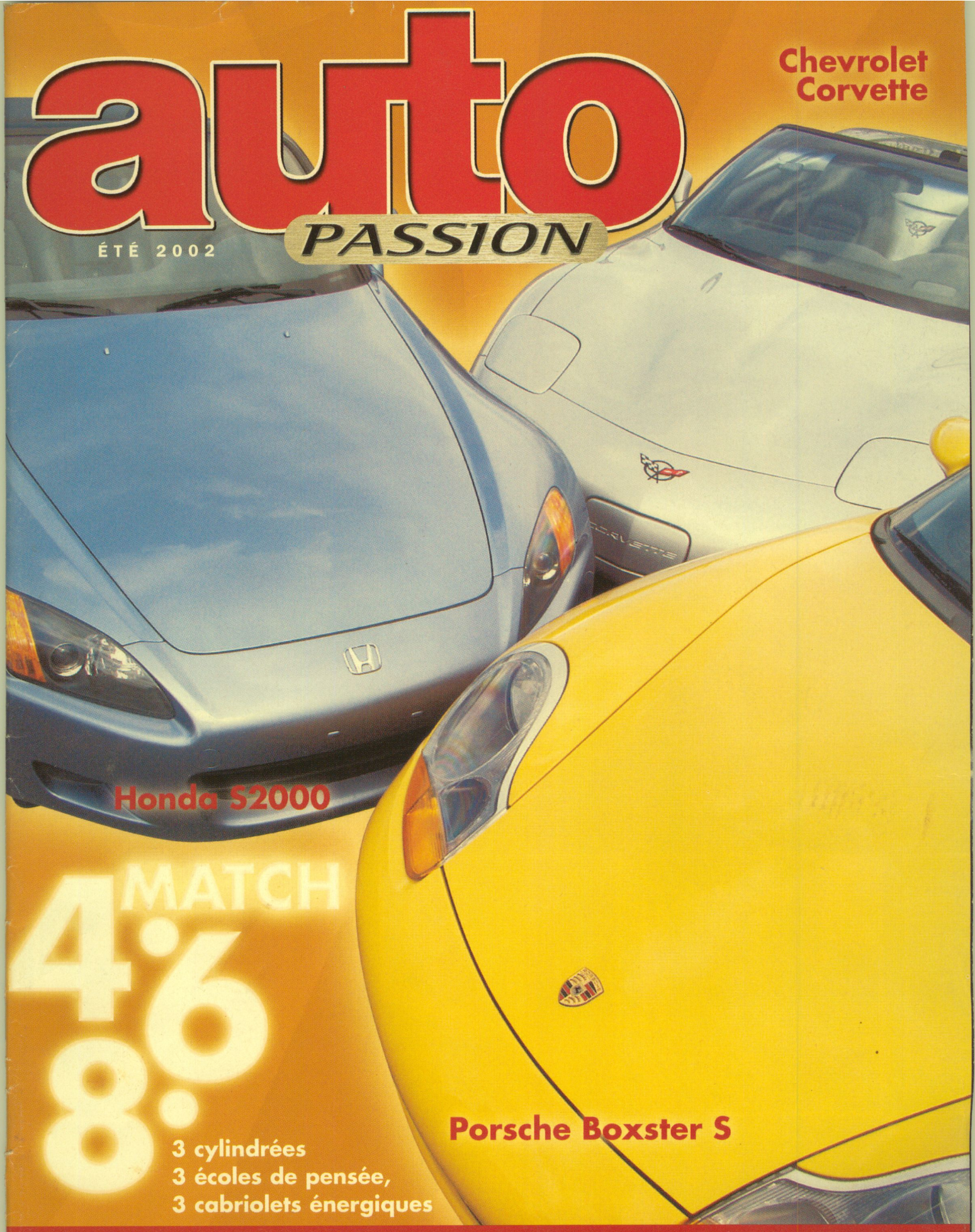
auto PASSION

ÉTÉ 2002



Chevrolet Corvette

Honda S2000

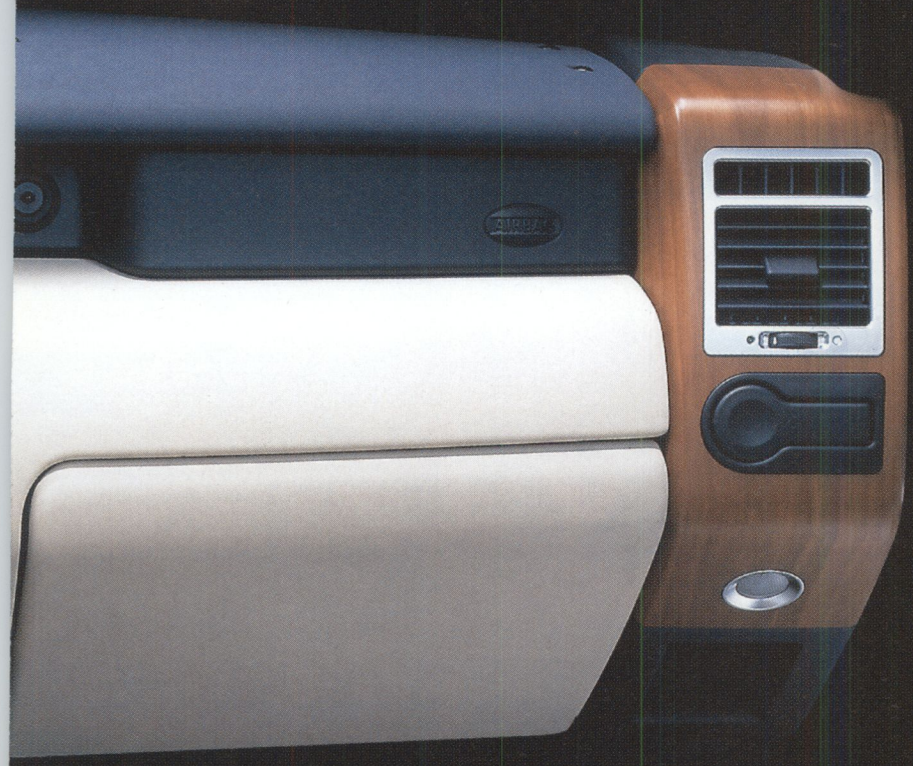
Porsche Boxster S

4 MATCH 6 8

3 cylindrées
3 écoles de pensée,
3 cabriolets énergiques

Déjà des 2003 !!! FORD EXPEDITION • SUBARU FORESTER • PONTIAC VIBE • SUZUKI AERIO
MERCEDES-BENZ CLASSE E • MAZDA 6 • VOLKSWAGEN PASSAT W8

laisserez votre berline de

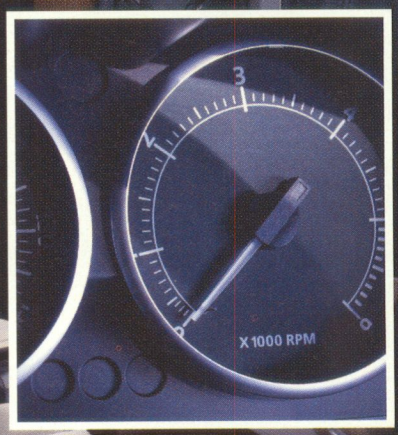


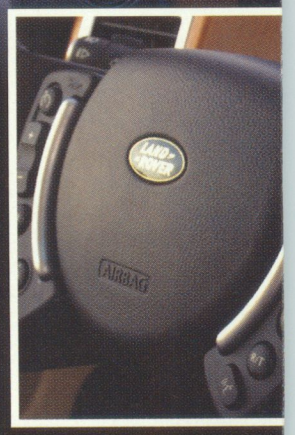
luxueux imposant

Si invitant que vous

LUXE REDÉFINI

L'équipement standard de tous les Range Rover comprend : commande de contrôle au stationnement (PDC) • Contrôle de température trois zones • Pare-brise, volant, sièges avant et arrière chauffants • Toit ouvrant électrique • Siège conducteur et colonne de direction réglables électriquement avec fonction mémoire • Chaîne stéréo Harman Kardon AM/FM avec changeur 6 CD et commandes aux volant • Système de navigation GPS avec visualisation « vue d'oiseau » et commande vocale • Projecteurs bi-xénon





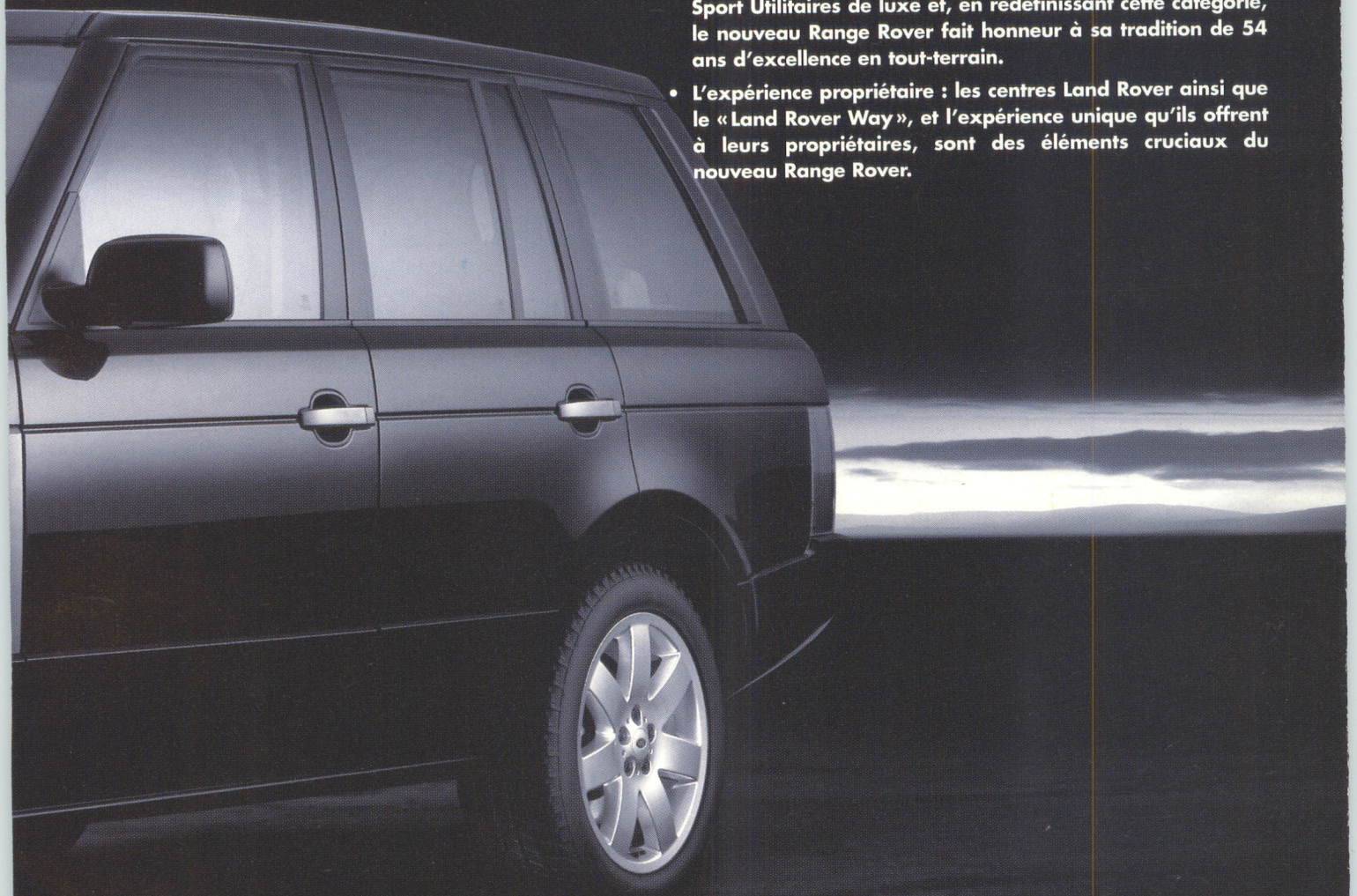
aventureux

Si intriguant,

qu'il vous attirera irrésistiblement

Les qualités essentielles du nouveau Range Rover

- **Innovation – Incluant : suspension indépendante avec ressorts pneumatiques interconnectés à commande électronique, projecteurs bi-xénon, contrôle de climatisation 3 zones et un radar d'assistance au stationnement avant / arrière.**
- **Design : un design distinctif qui allie tendances modernes avec les traits typiques du Range Rover tels que le capot moteur à crénelage ou le toit « flottant ».**
- **Qualité de fabrication : conçu pour la meilleure qualité. Un investissement de 300 millions de dollars US a été réalisé dans l'usine d'assemblage, et cela se voit.**
- **Compétence : ses extraordinaires capacités hors-route se combinent à un comportement routier de grand raffinement qui rivalise avec les meilleures berlines de luxe.**
- **Sécurité : huit coussins gonflables ainsi que de nombreux systèmes d'assistance électroniques (HDC, DSC, CBC, EBD, EBA).**
- **Environnement intérieur : des matériaux tels que le bois de cerisier ou le métal qui exhalent l'élégance, et des commandes ergonomiques pour une utilisation facile.**
- **Héritage : Range Rover est le créateur de la catégorie des Sport Utilitaires de luxe et, en redéfinissant cette catégorie, le nouveau Range Rover fait honneur à sa tradition de 54 ans d'excellence en tout-terrain.**
- **L'expérience propriétaire : les centres Land Rover ainsi que le « Land Rover Way », et l'expérience unique qu'ils offrent à leurs propriétaires, sont des éléments cruciaux du nouveau Range Rover.**



www.landrover.com

LAND ROVER

Suspension indépendante aux 4 roues avec direction à crémaillère à assistance variable selon la vitesse

Suspension avec ressorts pneumatiques interconnectés à commande électronique et contrôle de niveau

V8 4,4 litres, 32 soupapes, double arbre à cames en têtes avec calage variable des soupapes

Boîte automatique à 5 rapports et commande séquentielle CommandShift

pour vous permettre de vous y installer
ent s'enorgueillir d'un changeur à 6 CD,
tion et commandes séparées pour les
, de sièges et d'un pare-brise chauffants,
au stationnement et d'un système de

'avoir **huit coussins gonflables** (des
ger avant ainsi que des coussins latéraux
e réglage en hauteur des ceintures trois
en avant, des points d'ancrage pour les
quatre canaux.

vient avec un **système antivol** avec
ortes arrières, une commande à distance
phistiqués **projecteurs bi-xénon**.

vec une incroyable combinaison de tech-
nts subtils.

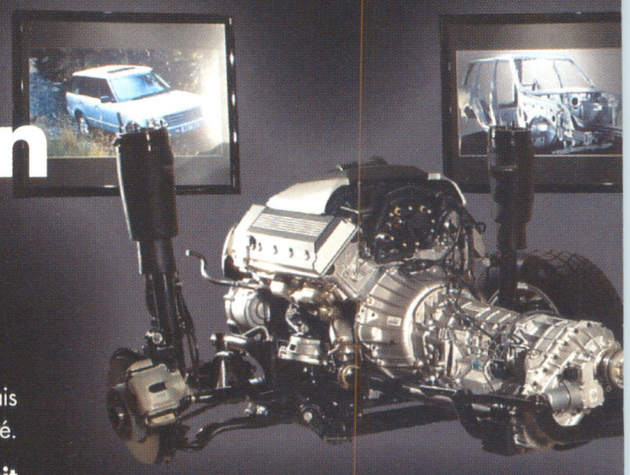
x quatre roues, la tenue de route du
la catégorie. La **suspension pneuma-**
et les suspensions (jambes de force
rposés à l'arrière) permettent un excellent

C), développé avec le géant Bosch, per-
ule tandis que la direction à crémaillère
vitesse permet une précision sans pareil.

atiques interconnectés permet un meilleur
ndis que le **contrôle de freinage en**
uelle que soit l'inclinaison ou l'adhérence.
linaire traction qu'offrent le différentiel
ction aux 4 roues.

www.landrover.com LAND-ROVER

luxe à la maison



DESIGN NOVATEUR

Imposant. Avant-gardiste. Moderne. Et pourtant, tellement Range Rover.

Vous savez instantanément que c'est un Range Rover – cela ne peut être rien d'autre. Mais lorsque vous regardez de plus près, tout est subtilement différent – et parfaitement exécuté.

De nombreux éléments traditionnels composent l'ADN du Range Rover 2003 – le **toit « flottant »**, le hayon divisé horizontalement ou la calandre droite – mais son dessin s'ancre aussi fermement dans le 21e siècle avec des projecteurs et des feux arrière au style unique, ses ventilations latérales métalliques et une ligne plus aérodynamique.

Le Range Rover 2003 : la dernière interprétation de **l'ultime tout-terrain de luxe**.

PRÉSENCE IMPOSANTE

Conçu en janvier 1967, le Range Rover original était une révolution dans le monde des Sport Utilitaires. Présenté au public en 1970, le Range Rover V8 était **« La voiture pour tous les usages »** – luxueux, efficace et puissant.

En 1994, la seconde génération recevait une suspension pneumatique, des V8 de 190 et 225 chevaux et un intérieur encore plus luxueux.

Maintenant, la troisième génération du Range Rover apporte encore plus de sophistication, un V8 plus puissant, un châssis monocoque plus rigide, une suspension entièrement indépendante et l'intérieur le plus raffiné de la catégorie.

Dès lors, Land Rover ose poser la question : « Est ce que le nouveau Range Rover est **le plus résistant des véhicules de luxe au monde** ? Ou bien est-il **le plus luxueux des tout-terrains** ? ».

Luxe et force, vraiment.

PERFORMANCES RAFFINÉES

Un V8 sophistiqué de 4,4 litres à double arbre à cames en tête. **282 chevaux**. 324 livres-pieds de couple. Ces chiffres sont déjà suffisamment impressionnants. Mais ils ne peuvent décrire le niveau de raffinement du nouveau moteur du Range Rover.

Car ce n'est qu'un début. Il y a aussi la nouvelle **boîte automatique à 5 rapports** avec mode séquentiel **CommandShift** et la possibilité de passer de la sélection manuelle à la sélection automatique sans arrêter le véhicule.

Lorsqu'arrive le moment de domestiquer toute cette puissance, il y a l'exceptionnellement efficace **système de contrôle de traction électronique aux 4 roues** (4ETC). Le système de freinage à 4 freins à disques est complété par **l'aide au freinage d'urgence** (EBA) et le **Répartiteur Electronique de la Force de Freinage** (EBD).

Le Range Rover 2003 : un modèle de sophistication et de raffinement.

sans égal distinctif

CONFORT ET SÉCURITÉ

Combien de voitures s'abaissent devant vous dignement ? Combien de Sport Utilitaires peuv d'un contrôle de température avec climatis passagers arrières, d'un toit ouvrant électrique d'un volant multi-fonction, d'une assistance navigation GPS en équipement standard ?

Combien de Sport Utilitaires peuvent se vanter coussins frontaux pour le conducteur et le pass et de tête pour tous les occupants) ? Rajoutez points, des pré-tensionneurs pour les ceintures sièges d'enfants et, bien sûr, un **antiblocage**

Pour encore plus de sécurité, le Range Rover immobilisateur, des verrous pour enfants aux p pour ouvrir votre porte de garage et les très s

TENUE DE ROUTE PRÉCISE

Range Rover se place en tête de sa catégorie nologies révolutionnaires et de perfectionneme

Grâce à la **suspension indépendante a** Range Rover crée de nouveaux standards dans **tique EAS** offre une docilité supérieure Mc Pherson à l'avant et doubles triangles supe amortissement et un meilleur contrôle.

Le contrôle de stabilité dynamique (D met un contrôle avancé de la stabilité du véhi avec Servotronic à assistance variable selon l

En tout-terrain, la suspension à ressorts pneum débattement que le précédent Range Rover ta **descente** (HDC) limite sa vitesse à 8 km/h, q Remonter est aussi facile grâce à l'extraor central Torsen et le système de contrôle de tr

Éditorial

« La couche d'ozone n'a qu'à bien se tenir ! », c'était le titre de notre essai comparatif de quatre gros utilitaires énergivores, publié dans notre numéro du printemps 2002 d'Auto Passion, et il nous a valu des reproches :

« Comment peut-on être si insolent, si nonchalant, si bête… » écrit Yves Petit, ingénieur. Si vous aviez ajouté « si ironique », M. Petit, vous auriez fait mouche. « J'ose espérer (…) qu'on ne verra plus ce genre de publicité plus que douteuse », écrit Marc Lalande, ingénieur.

Cinq journalistes chevronnés se sont farcis deux jours de tests rigoureux pour évaluer des véhicules qui se vendent – qu'on le veuille ou non – comme des petits pains chauds en Amérique du Nord. Ces spécialistes les ont cotés, pas louangés. Alors, pourquoi s'en prendre au messager ?

« Il m'est difficile de concevoir qu'un ingénieur ait une conscience environnementale dans la réalisation des projets qui lui sont confiés à titre de professionnel lorsqu'un message, comme le titre de cet article, le positionne dans sa vie privée comme un rival de l'environnement », écrit Gontran Bage, ingénieur.

Dans notre vie privée, M. Bage, nous irons ensemble manifester pour une planète plus verte. Mais au travail, quel groupe de professionnels, selon vous, conçoit, planifie, teste et assemble ces monstres à quatre roues ? Eh oui…

L'équipe éditoriale d'Auto Passion est plus que sensibilisée aux dangers que représente l'automobile pour la couche d'ozone et pour la qualité de l'air que nous respirons. En fait, nous sommes mieux placés que quiconque pour réaliser les menaces pour l'environnement, puisque nous assistons régulièrement à des lancements où des équipes nous présentent fièrement leur dernier rejeton, toujours plus gros, toujours plus glouton. Nous rapportons l'activité de cette industrie et nous laissons le soin aux lecteurs de tirer ses conclusions. Ainsi doit-il en être de tout journaliste qui n'est pas payé pour être éditorialiste. Cela dit, si l'équipe a décidé de jouer (juste un peu) la carte de l'ironie avec le titre incriminé, et si des lecteurs se sont contentés de le lire au premier degré, nous regrettons la confusion.

Michel Crépault
Éditeur

SOMMAIRE

PASSION
Ford Expedition 12
Lincoln Navigator 12
Pontiac Vibe 14
Subaru Forester 14
MINI Cooper S 16
Volkswagen W8 20
Mazda 6 27
Mercedes-Benz Classe E 28
Suzuki Aerio 30

MATCH COMPARATIF
3 cabriolets : 4,6,8 22

ACTUALITÉS
Salon de New York 10

PASSION EXTRÊME
Expérience F1 18

DEUX ROUES
Harley Davidson a 100 ans. 32

BOULE DE CRISTAL
C'est pour bientôt ou… très bientôt ! 34

Saviez-vous que…

Wal Mart a décidé de vendre des voitures d'occasion. En collaboration avec Ashbury Automotive Inc., la chaîne tentera l'expérience pour 6 mois dans 5 de ses magasins de la région de Houston. Un Mr Net, 2 Scott Towel et une Honda Civic 99 vous feront 11380,45$. Liquide ou carte de crédit? **AP**

Pour aider des associations caritatives, Ford entend vendre aux enchères 51 de ses véhicules concepts. Ces véhicules couvrent les 4 dernières décennies. La plus vieille est la Selene II de 1960 mais la plupart viennent des années 80 et 90. La majorité des véhicules devrait partir entre 10 et 40 000 $ mais Ford estime que la Mustang Mach III partira à 200 000 $. Heureux les futurs acheteurs! **AP** La Toyota Camry 2002 a été nommée, par l'Association Internationale des Carwash, voiture la mieux lavable de l'année. "Toyota porte une grande attention à la lavabilité de ses voitures" a déclaré Hollis Ferry, porte parole de la marque. A quand le prix de la voiture la mieux remorquable ou la mieux stationnable? **AP**

En couverture :
Trois cabriolets du tonnerre
Vous rêvez d'en posséder une? Nous les avons essayées pour vous en livrer les secrets.

AUTO PASSION
ÉTÉ 2002
www.autopassion.qc.ca

RÉDACTION
Rédacteur en chef : Amyot Bachand
Collaborateurs : Pascal Bastien, Benoit Charette, Michel Crépault, Éric Descarries, Luc Gagné, Gabriel Gélinas, Hugues Gonnot, Patrick Jérôme, Philippe Lagüe et Geneviève Pepin

GRAPHISME
Patrick Charpentier, Mathieu Sauvé
Réviseur : Richard Roch
Photographies : Auto Passion, Patrick Jérôme, Luc Gagné

DIRECTION
Comptabilité : Jeanne Daviau, Patricia Petit
Administration : Denise Allard
Imprimerie : Interweb
Publicité : Pierre Crépault, Hélène Crépault, Manon Simard
Auto Passion est publié quatre fois par année par: Auto Journal inc., 2312, chemin Herron, Dorval Québec, Canada, H9S 1C5
Tél. : (514) 631-6550
Téléc : (514) 631-0591
Éditeur : Michel Crépault
Information :
info@autopassion.qc.ca

Toute reproduction interdite sans l'autorisation écrite d'Auto Journal inc.

ISSN 1491-963X
Dépôt légal : Bibliothèque nationale du Québec et du Canada, 2002.

Nous reconnaissons l'aide financière accordée par le gouvernement du Canada pour nos coûts rédactionnels par l'entremise du Fonds du Canada pour les magazines.

Distribution Assermentée AVDA

PRÉVOIT-ON

DES GLISSEMENTS DE TERRAIN

AUJOURD'HUI?

Qui sait ce qui vous attend au prochain virage? C'est en pensant aux multiples réponses à cette question que nous avons mis au point le nouveau pneu MICHELIN[MD] Cross Terrain[MC] SUV.

Enfin un pneu toutes saisons de qualité supérieure conçu spécifiquement pour procurer à votre véhicule utilitaire sport la tenue de route prévisible et le confort d'une voiture de luxe.

Le pneu MICHELIN[MD] Cross Terrain[MC] SUV possède l'allure agressive d'un pneu camionnette tout en procurant un roulement doux et silencieux.

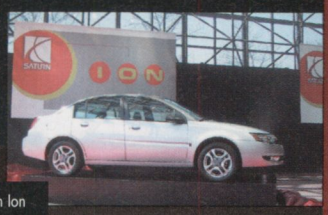
Les lamelles pleine profondeur enclenchées procurent une excellente stabilité et adhérence des pains de gomme sur sol mouillé ou enneigé.

Évidemment, puisque c'est un MICHELIN, vous savez donc qu'il est conçu pour vous offrir fiabilité et sécurité.

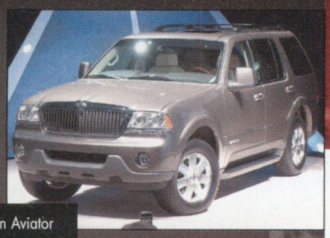
Pour en connaître davantage sur le nouveau pneu MICHELIN[MD] Cross Terrain[MC] SUV et sur la façon dont il peut améliorer le comportement de votre véhicule utilitaire sport, visitez le site **www.crossterrainsuv.ca**.

MICHELIN

Parce que les pneus, c'est important.[MC]



Saturn Ion

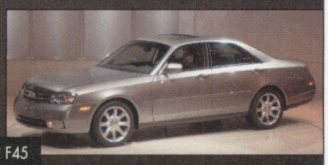

Lincoln Aviator

Scion bbX

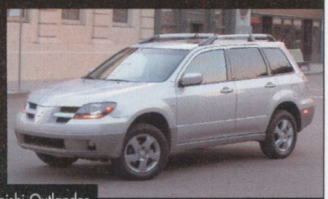
Scion ccX

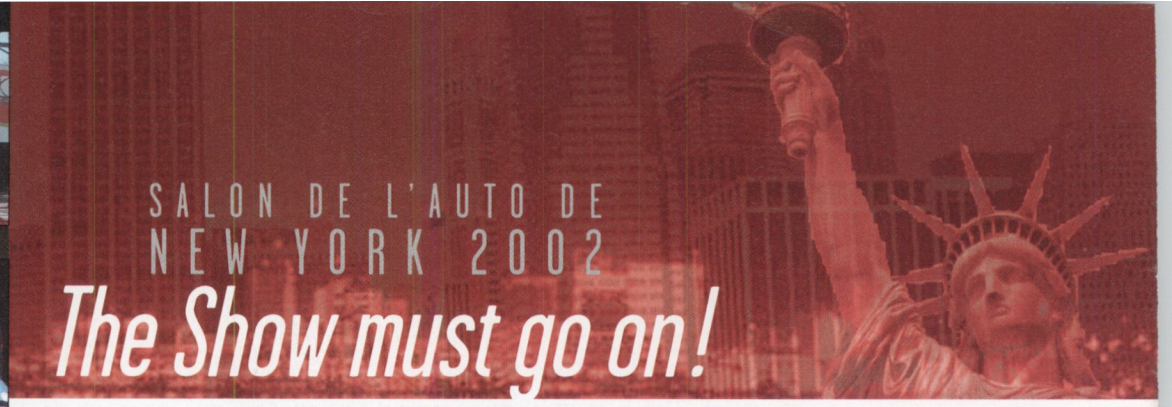
Ford 500

Honda Element


Infiniti F45

Nissan Murano


Mitsubishi Outlander



SALON DE L'AUTO DE NEW YORK 2002

The Show must go on!

Par Hugues Gonnot

C'est dans une ville portant encore les stigmates des tragiques évènements de septembre dernier que s'est déroulé le salon de l'auto, au Jacob-Javitz Convention Center, pas très loin du sinistre Ground Zero. Si le cœur n'était pas léger, le spectacle fut de qualité avec de nombreuses nouveautés et la perspective d'une année record au niveau des ventes... ou presque. Passons maintenant en revue les nouveautés les plus importantes de ce salon.

SATURN ION

La remplaçante de la série S arrive enfin, il était temps. La Ion est le premier rejeton de la nouvelle famille de plateformes Delta. L'extérieur est bien dans la lignée Saturn, il se distingue par des porte-à-faux importants, mais ce n'est pas une réussite totale tandis que l'intérieur fait très... Toyota Echo. Le moteur est un 2,2 L de 137 chevaux déjà monté dans plusieurs produits GM. Là où la Ion va se différencier, c'est par son coupé 4 portes et les nombreuses possibilités de personnalisation (comme coordonner les rails de toit avec la sellerie par exemple) avec des couleurs et motifs inusités.

LINCOLN AVIATOR

La gamme de camions Lincoln descend d'une taille avec ce clone du Ford Explorer. La calandre change, le moteur est un V8 à double arbre à cames en tête de 302 chevaux et l'ambiance intérieure (un peu froide) est bien dans la lignée de celle de son grand frère, le Navigator 2003. Pour le reste, on est en terrain connu.

SCION DE TOYOTA

Toyota se lance dans la chasse aux jeunes, nouveau Graal des marketeurs automobile. Pour ce faire, on nous propose (le on exclut celui qui parle car ces produits ne seront pas disponibles au Canada) une nouvelle ligne baptisée Scion. Les deux premières voitures de la gamme seront les bbX (déjà vendue au Japon sous le nom de bB) et ccX (modèle inédit, présenté sous forme de prototype au dernier salon de Detroit). La bbX fait appel à un 4 cylindres de 1,5 L déjà monté sur la Echo tandis que la ccX utilise le 2,4 L de la Camry. Une solution intéressante aurait été de faire venir la Yaris (version courte et bien plus mignonne de l'Echo) et de la proposer au consommateur canadien.

FORD 500

L'image de la Taurus s'est érodée avec le temps et Ford a décidé de la chapeauter par une nouvelle gamme, la 500 (en hommage à la 500 XL de 1962). Celle-ci ira concurrencer les compactes comme les Accord et Passat V6. Si vous trouvez une certaine ressemblance avec la Passat, vous avez vu juste car le responsable du design de Ford, J. Mays, un ancien de VW, le reconnaît lui-même. Au menu, habitabilité en hausse, moteur V6 Duratec et boîte à variation continue. Ford se recentre un peu sur ses berlines, bonne nouvelle.

HONDA ELEMENT

Vive les jeunes! C'est pour eux qu'Honda a dessiné cette boîte en plastique, basée sur le prototype Model X. La démarche est intéressante, et on verra s'ils seront nombreux à acheter un engin qui n'est, finalement, qu'un CR-V restylé (mêmes châssis, mêmes trains roulants et même moteur, soit un 2,4 L de 160 chevaux).

INFINITI M45

La M45 représente l'archétype de la manière d'étoffer sa gamme à peu de frais. Vendue au Japon sous le nom de Cedric ou Gloria (selon le niveau de finition), elle a récupéré le badge Infiniti en traversant le Pacifique. Elle reçoit le V8 4,5 L développant 340 chevaux de la Q45 et tentera de se positionner ainsi comme une concurrente directe des BMW série 5 et autre Audi A6 à moteurs V8.

NISSAN MURANO

Encore un utilitaire sport qui ne veut pas en avoir l'air. Ça s'appelle un véhicule hybride et c'est très à la mode en ce moment. Sous son allure trappue et agressive, se cache un V6 3,5 L de 240 (celui de l'Altima) relié à une boîte à variation continue (CVT) avec mode manuel à 7 rapports. Il sera disponible pour le millésime 2003 avec ou sans une transmission intégrale.

MITSUBISHI OUTLANDER

La gamme Mitsubishi n'est pas encore arrivée au Canada qu'elle est déjà en train de s'étoffer d'un neuvième modèle. Le Outlander viendra en concurrence directe des CR-V et RAV4. Le moteur est un 2,4 L de 140 chevaux couplé à une boîte automatique à 4 rapports avec mode manuel. Lorsqu'il en sera équipé, le Outlander fera appel à une transmission intégrale permanente à visco-coupleur central. AP

IL N'Y A QU'UNE CHOSE PLUS EXCITANTE QUE DE GAGNER LE TITRE DE VOITURE DE L'ANNÉE : LA CONDUIRE.

L'ALTIMA 2002

L'Altima 2002 de Nissan remporte le titre de « Voiture canadienne de l'année » décerné par l'Association des Journalistes Automobile du Canada (AJAC).

AUTOMOBILE JOURNALISTS ASSOCIATION OF CANADA
ASSOCIATION DES JOURNALISTES AUTOMOBILE DU CANADA

Les journalistes automobile les plus respectés au pays ont découvert l'antidote aux voitures ordinaires. En effet, l'Association des Journalistes Automobile du Canada (AJAC) a décerné le titre de « Voiture canadienne de l'année » à l'Altima 2002. En plus de posséder un style racé, beaucoup de puissance et une grande maniabilité, l'Altima se distingue désormais des autres berlines ordinaires à plus d'un titre. Gagnant des titres de :

- « Voiture canadienne de l'année 2002 » par l'AJAC*
- « Prix du Design de l'année » par l'AJAC*
- « Voiture nord-américaine de l'année » lors du Salon International de l'Auto de Détroit
- « Meilleure nouvelle voiture familiale de moins de 25 000 $ » par l'AJAC*
- « Meilleure nouvelle voiture familiale de plus de 25 000 $ » par l'AJAC*
- « Meilleure berline familiale de moins de 30 000 $ » par World of Wheels Editor's Choice Award
- « Voiture de l'année pour l'ensemble des catégories » par Motoring 2002
- « Meilleure voiture familiale de l'année » par Motoring 2002

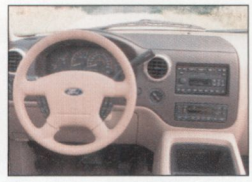
NISSAN

TOUJOURS PLUS LOIN.

www.nissan.ca

*Nommée « Voiture canadienne de l'année », « Prix du Design de l'année » et « Meilleure nouvelle voiture familiale » (moins de 25 000 $ et plus de 25 000 $) par l'Association des Journalistes Automobile du Canada en 2002. Modèle SE 3.5 montré. TOUJOURS PLUS LOIN et le logo Nissan sont des marques déposées de Nissan.

FORD EXPEDITION



Par Éric Descarries

Kamloops, C.B. Le Ford Expedition fait peau neuve pour 2003, mais les changements les plus significatifs se voient surtout à l'intérieur et sous la caisse.

D'abord, soulignons que le marché des grands utilitaires sport n'est pas le plus important en termes de véhicules vendus au Québec, mais il l'est aux yeux des constructeurs. En effet, il fut un temps où Ford détenait le haut du pavé dans ce créneau au Canada avec l'Expedition, mais depuis ce temps, Chevrolet a réussi à détrôner Ford avec son Tahoe. Ford doit donc relever le défi avec son plus récent Expedition.

Si l'Expedition reprend les lignes générales de son petit frère, il a plus à offrir, ne serait-ce que par son intérieur plus vaste et aussi bien, sinon mieux aménagé. Mais le plus important changement, c'est l'apport de la suspension arrière indépendante. Grâce à la configuration de celle-ci, le plancher demeure plat, et la dernière banquette (optionnelle), en plus d'offrir plus d'espace pour les jambes, peut se rabattre à plat au moyen d'une commande électrique ne demandant aucun effort physique de son utilisateur. Mentionnons également la banquette centrale 40-20-40 dont la position du milieu peut se rapprocher des sièges baquets avant, une fonction très utile lorsqu'on y installe un petit enfant dans son siège.

Deux moteurs V8 accouplés à une boîte automatique à quatre rapports sont offerts sur l'Expedition : le premier à SACT de 4,6 litres développant 232 chevaux, et le second, de 5,4 litres produisant 260 chevaux que nous recommandons. Au Canada, tous les Expedition seront équipés du boîtier de transfert électronique qui peut se placer en modes propulsion, transmission intégrale automatique, quatre roues motrices de rapport supérieur ou quatre roues motrices de rapport inférieur. L'Expedition sera offert en finition XLT de base ou Eddie Bauer. Cette dernière est le choix de plus de 70% des acheteurs canadiens. Le système de stabilité et de motricité «AdvanceTrac» est également livrable en option.

L'Expedition fait peau neuve... et en profondeur !

UN COMPORTEMENT ROUTIER DIFFÉRENT

Dès le départ, la suspension arrière indépendante s'est révélée un atout majeur. Le nouvel Expedition se comporte presque comme une automobile sur la route. Il est beaucoup plus stable et présente moins de roulis pour les passagers arrière, même sur des routes sinueuses. Et la portée n'en est que plus douce. Le V8 de 5,4 litres est à l'aise dans cette grande caisse. De plus, sans être un tout-terrain spécialisé, l'Expedition se débrouille très bien dans des situations parfois exigeantes.

Ce nouveau véhicule de Ford affiche un prix de base de 44 760$ dans la version XLT, alors que l'Eddie Bauer débute à 52 385 $. Parmi les options, mentionnons l'équipement de remorquage qui permettra de tirer jusqu'à 8900 livres. Évidemment, la gamme des options est aussi volumineuse que l'Expedition est grand. Et si son marché au Québec est relativement restreint, il saura quand même attirer l'attention des amateurs de ce genre de véhicule. Et ils sont suffisamment nombreux pour aider Ford à reprendre la première place de ce créneau. AP

L'ESSENTIEL

Moteur : V8 de 4,6 litres (232 chevaux) ou de 5,4 litres (260 chevaux)

Transmission intégrale sur commande

Prix : de 44 760$ à 52,385$

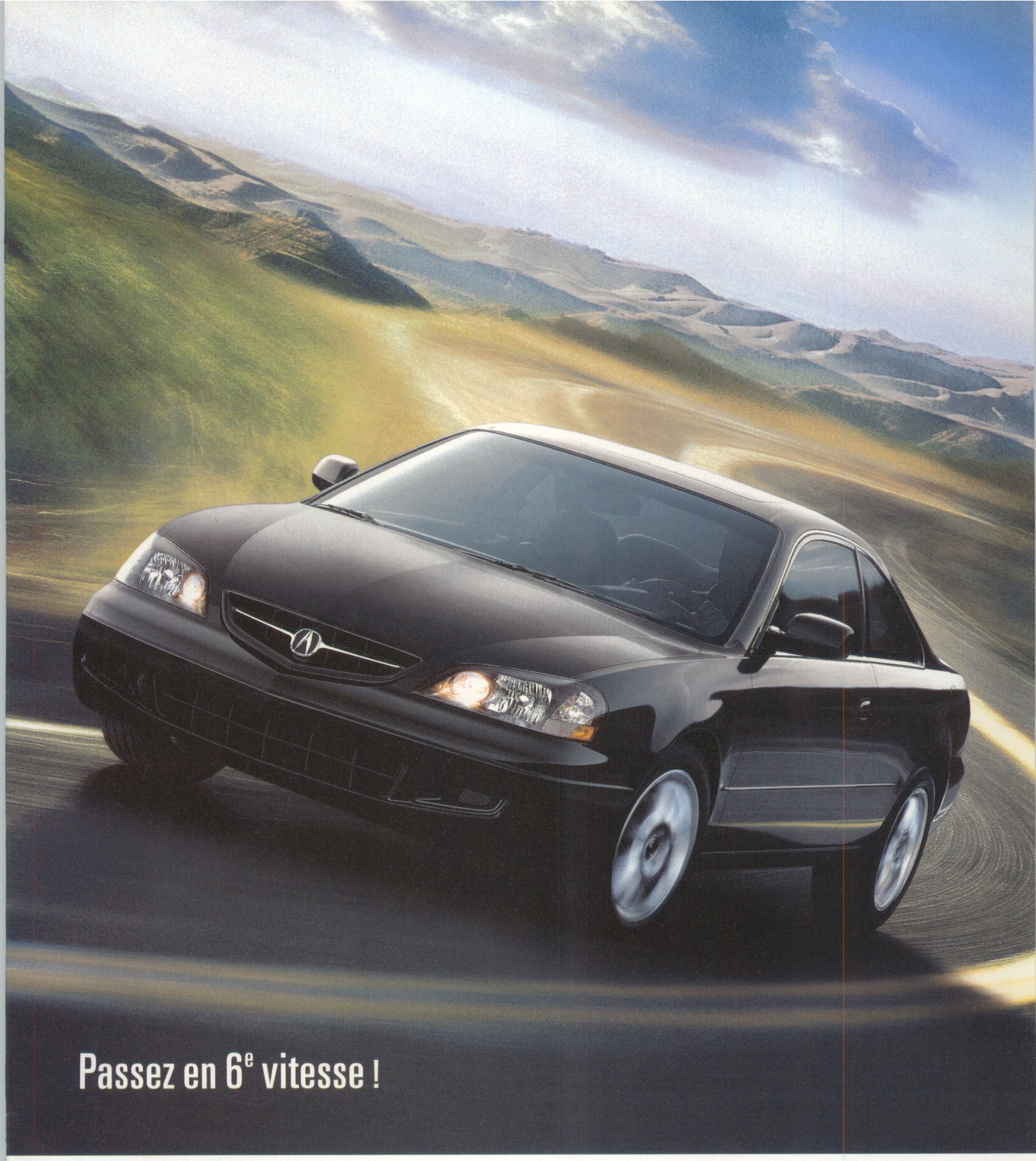
95 concessionnaires Ford au Québec

Lincoln Navigator : cousin de luxe de l'Expedition

Par Éric Descarries

Vous avez peut-être vu le nouveau Lincoln Navigator ? Eh oui ! Sa caisse est encore la même que celle de l'Expedition. L'avant a été redessiné, mais on en reconnaît l'origine. Évidemment, le Navigator jouit également de la suspension arrière indépendante, mais les ressorts pneumatiques y sont standard. Par conséquent, on obtient un comportement routier assez spectaculaire pour un véhicule de cette taille. Le moteur de 5,4 litres est plus puissant que celui de l'Expedition (300 chevaux au lieu de 260), mais il n'est pas aussi convaincant que celui du Cadillac Escalade. Cependant, la clientèle Lincoln est-elle si impressionnée par la vitesse ? En termes de tenue de route, elle est supérieure au Cadillac ! En passant, il faut voir le tableau de bord du Navigator. Il n'a absolument rien de celui de l'Expedition. En fait, il est plutôt comme celui d'une Lincoln Continental du début des années soixante. Tout simplement sublime, comme l'intérieur. C'est d'ailleurs ce qui devrait faire vendre le Navigator cette fois, un intérieur vraiment somptueux et élégant. AP

20 concessionnaires Ford – Lincoln au Québec



Passez en 6e vitesse !

TYPE S LA CL TYPE S 2003. Envie folle d'une conduite véritablement excitante ? La nouvelle CL Type S dotée d'une boîte manuelle à 6 vitesses à rapports rapprochés vous comblera. Et ce n'est pas tout, avec son puissant moteur VTEC de 260 chevaux et sa suspension sportive, votre expérience de conduite atteindra un tout nouveau sommet. Passez chez votre concessionnaire Acura le plus près, vous verrez, la CL Type S est équipée pour les personnalités de Type S. Pour plus de détails, visitez le www.acura.ca ou composez le 1 888 9-ACURA-9.

ACURA

PONTIAC

VIBE

Le plaisir de conduire

Par Amyot Bachand

En janvier dernier, General Motors du Canada invitait les journalistes automobiles à traverser le pays au volant des nouvelles Pontiac Vibe dans le cadre du programme «Drivethe-Vibe.com». J'ai partagé le volant d'une Vibe AWD, le modèle à transmission intégrale, pendant plus de 700 kilomètres, soit de Halifax à Fredericton. Que ce soit sur l'autoroute, le gravier, le sable, en courbes serrées ou en côte, elle tient très bien la route.

HABITACLE

J'ai aimé le confort de la voiture tant à l'avant qu'à l'arrière. Par contre, l'absence d'espace pour les pieds sous le siège avant du passager vient du fait que les options système de navigation et chargeur DC se logent à cet endroit : on n'a pas vraiment besoin de cette option de plus de 2 000 $, le système audio de base avec son DC offrant un bon rendement. Mis à part le toit ouvrant qui laissait filtrer des bruits éoliens lorsque nous croisions des semi-remorques, la Vibe étonnait par la qualité de son insonorisation.

MÉCANIQUE

Du point de vue des performances, le 4 cylindres de 1,8 litre fournit un travail honnête et efficace avec la boîte de vitesses automatique, mais on déplore le bruit du moteur très présent en accélération, lors des manœuvres de dépassement et en grimpant les côtes. Le système à 4 roues motrices nous a constamment procuré stabilité, traction et efficacité. Une vingtaine de chevaux ou un 2 litres avec plus de couple rendrait la Vibe AWD presque parfaite au quotidien à notre avis. Pontiac a entre les mains une voiture jolie, sûre, agréable, pratique et confortable, peut-être le début d'un retour en force…

VIBE CONTRE MATRIX

Qu'est-ce qui distingue la Vibe de sa jumelle, la Matrix? D'abord les lignes : outre la calandre avant, les feux arrière et les galbes d'ailes typiquement Pontiac, on remarquera que le pavillon arrière de la Vibe est abaissé de quelques centimètres, lui donnant un air plus élancé. Les concessionnaires Pontiac ont délibérément choisi de présenter des voitures au goût de leur clientèle cible, donc un modèle de base enrichi des options courantes chez GM : la climatisation, le réglage en hauteur du siège du conducteur, l'éclairage d'accueil, le chauffe-moteur, le réglage du support de toit, les jantes de roues, les phares antibrouillard et une prise de 100 volts pour le PC, unique chez Pontiac. Pour obtenir un tel ensemble, on atteindra à peu près le même prix chez Toyota. AP

L'ESSENTIEL

Moteur : 4 cylindres de 1,8 L 130 chevaux et 180 chevaux (GT)

Roues motrices : avant ou rouage intégral

Prix : de 19 150 $ à 26 550 $

62 concessionnaires Pontiac au Québec

SUBARU

FORESTER

une évolution réussie

Par Amyot Bachand

Birmingham, Alabama — Subaru a tenu compte de l'avis de sa clientèle pour retoucher son Forester. Tout en gardant son style unique, on a adouci et enjolivé ses lignes, particulièrement le hayon arrière. On a diminué son poids de 40 kilos avec l'utilisation accrue de l'aluminium et on a même abaissé le coefficient de traînée, le tout pour améliorer la consommation d'essence. Par contre, on a rigidifié la structure de la carrosserie au point où la compagnie est très confiante de maintenir sa cote 5 étoiles en matière d'impact de la sévère *Insurance Institute for Highway Safety.*

PLUS D'ESPACE

L'intérieur offre une plus grande habitabilité et a été conçu avec une attention particulière à l'ergonomie et au volet pratique par rapport aux versions précédentes. Mieux fini, mieux aménagé et plus silencieux, l'habitacle offre plus d'espace pour les passagers avant et plus de rangement. Si, à l'avant, on profite d'un bon confort et d'un bon dégagement, à l'arrière on se limitera à accueillir des enfants si l'on recule trop les baquets avant. Nous avons aimé non seulement le style du hayon arrière, mais aussi son côté pratique qui donne un accès aisé au coffre grâce à son dégagement et à son seuil de chargement bas.

CÔTÉ MÉCANIQUE

Subaru conserve son 4 cylindres boxer de 2,5 litres, mais a amélioré le couple à moyen régime pour faciliter les dépassements. Si les rapports de la boîte automatique passent doucement, ils sont lents à réagir. Nous avons préféré la boîte de vitesses manuelle à 5 rapports et, notamment, son dispositif antirecul à l'arrêt : fini les jeux de pieds!

SÉCURITÉ ACTIVE

Le conducteur jouit maintenant d'un siège confortable et réglable en tous sens, permettant, entre autres, de trouver une très bonne position de conduite. Une fois sur la route, on s'étonnera de l'excellente tenue de route pour un véhicule de cette taille. Nous lui connaissions de très bonnes qualités hors route, mais cette fois, Subaru a mis le paquet et, fidèle à son leitmotiv, sécurité active, sécurité passive, on se retrouve avec une tenue de route qui se rapproche de celle d'une voiture sport, prévisible et sûre avec un roulis limité.

CHOIX

Les versions X et XS nous ont paru offrir le meilleur rapport qualité/prix. On pourra s'offrir également la XS Premium avec intérieur cuir. AP

L'ESSENTIEL

Moteur : 4 cyl. de 2,5 L (165 chevaux)

Roues motrices : rouage intégral

Prix : de 27 995 $ à 35 495 $

28 concessionnaires Subaru au Québec

8 cylindres, 270 chevaux sous le capot

Amusez-vous comme un petit fou

PASSAT

W8

La nouvelle PASSAT W8

Intégrer 8 cylindres dans un espace prévu pour 6, personne n'y croyait sauf Volkswagen. Eh bien la voilà, la toute puissante Passat avec moteur 8 cylindres en forme de W. Un joujou de grande classe qui vous permet des performances époustouflantes et qui vous assure, grâce au système de traction intégrale 4MOTION^MC, de toujours rester collé à la piste. Décidément, vos rêves d'enfant sont exaucés.

Êtes-vous fait pour Volkswagen?™

vw.com

MINI COOPER S

SUPER MINI

Par Philippe Laguë

La mode est aux classiques ressuscités. Après la New Beetle et la Thunderbird, c'est au tour de la légendaire Mini de reprendre du service. Mais l'histoire n'est pas aussi simple que ça... La petite Anglaise renaît avec la nationalité allemande, suite à une longue saga que les dirigeants de BMW aimeraient bien oublier.

Résumons : la firme munichoise pensait faire une bonne affaire en rachetant le groupe britannique Rover, qui comprenait les marques MG, Mini, Rover et Land Rover. Mais le ciment n'a jamais pris entre ces deux entités, de sorte que Rover fut revendue à des capitaux privés britanniques, non sans avoir été démantelée au préalable. Ainsi, Ford mettait la main sur Land Rover tandis la marque MINI - désormais en majuscules - restait dans le giron de BMW. Vous suivez toujours?

Photos : Luc Gagné et Michel Crépault

MINI BMW = SÉCURITÉ MAXIMALE

La nouvelle MINI, qui vient tout juste d'arriver chez nous, ressemble comme deux gouttes d'eau à son aïeule. Mais toute comparaison s'arrête là : la construction artisanale et la fiabilité précaire des anciennes Mini sont du passé. De plus, ce petit jouet - car c'est bien de cela qu'il s'agit - ne néglige pas des aspects aussi rationnels que la sécurité et l'ergonomie. Une «Mini-Béhème» - car c'est bien de cela qu'il s'agit (bis) - doit quand même respecter certains standards! Ainsi, la plus sportive, la Cooper S, qui trône également au sommet de la gamme MINI, se voit bardée d'accessoires de sécurité active et passive.

Les coussins gonflables frontaux et latéraux font partie de l'équipement de série. Celui-ci comprend également des sièges sport, un volant gainé de cuir réglable en hauteur ainsi que la panoplie habituelle d'accessoires électriques (vitres, rétroviseurs extérieurs et verrouillage central avec télécommande).

100 CHEVAUX AU LITRE

Vocation sportive oblige, la Cooper S reçoit en exclusivité des jantes de 16 pouces en alliage, un échappement double à embout chromé et une boîte manuelle à 6 rapports, tandis que la direction et la suspension gagnent en fermeté. Mais le plat de résistance se trouve sous le capot. Dès qu'on le soulève, on aperçoit un échangeur d'air, disposé à plat au-dessus du moteur, et relié à un compresseur volumétrique Eaton. Cette assistance respiratoire fait grimper la puissance de ce petit quatre cylindres de 1,6 litre, monté transversalement comme celui de l'ancêtre, à 163 chevaux. Cent chevaux au litre, voilà qui est tout à fait respectable! Les VW Golf GTI, Honda Civic SiR, Ford Focus SVT et autres *pocket rockets* n'ont qu'à bien se tenir.

Ceux qui redoutaient un petit paquet de nerfs seront toutefois surpris par la grande civilité de cette motorisation gonflée aux stéroïdes. Le compresseur possède tous les avantages d'un turbo, moins les inconvénients; l'élimination du temps de réponse se traduit par l'absence de secousses et une montée en régime tout ce qu'il y a de plus linéaire. Et quelle souplesse! Pour certains, c'en est même trop, mais cela ravira la clientèle visée, soit les *baby-boomers* nostalgiques. De toute façon, rares sont les «casquettes à l'envers» qui peuvent se permettre un joujou avoisinant les 35 000 $...

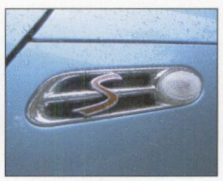
HÉRITAGE PRÉSERVÉ

N'allez surtout pas croire que l'agrément de conduite souffre des bonnes manières de cette petite bombe. Bien servie par une direction ferme et ultra-précise, la Cooper S brille par son agilité, sa maniabilité et sa tenue de route sportive. Comme un kart, elle «tourne carré», si vous me permettez l'expression, et ne laisse entrevoir un début de sous-virage que si on la pousse à l'extrême. De toute façon, elle aura eu, au préalable, la délicatesse de prévenir le conducteur qu'elle a atteint sa limite par un début de glissement de l'avant. Pas de réactions imprévisibles, donc.

Encore une fois, certains puristes l'auraient voulu moins docile, plus pointue à piloter; mais les responsables du Marketing de BMW - pardon, MINI - leur rétorqueront qu'il y a des options conçues pour cela (dont des jantes de 17 pouces). Et puis, ça se modifie, une MINI; parions que les accessoiristes spécialisés se bousculent déjà au portillon!

Mais surtout, il convient de saluer l'approche des dirigeants de la division MINI, qui ont su faire revivre une légende tout en concevant un véhicule parfaitement adapté à son époque. Dans le cas de la Cooper S, la tâche était d'autant plus ardue que la première du nom possédait un riche palmarès en compétition. Outre ses nombreux exploits sur les circuits du monde entier, il faut ajouter ses 22 victoires en Championnat du monde des rallyes, dont trois au prestigieux Monte-Carlo, dans les mains expertes de l'Irlandais Paddy Hopkirk et du Finlandais Rauno Aaltonen.

Le légendaire John Cooper, qui construisit les premières monoplaces de F1 à moteur arrière et transforma la coquette Mini en une redoutable «bombinette», peut dormir en paix : chez BMW, on respecte le patrimoine. AP



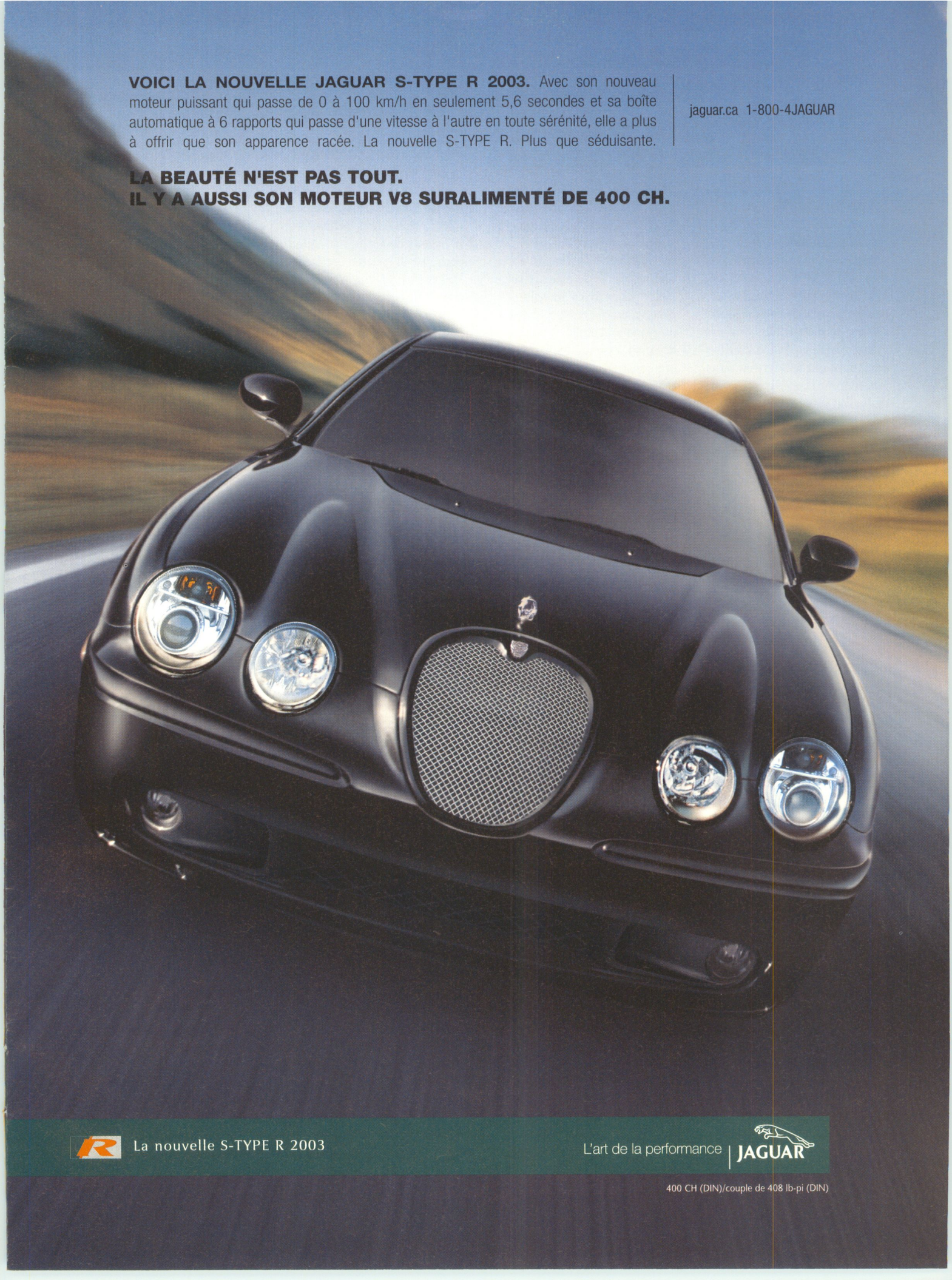
L'ESSENTIEL...

Moteur : 4 cyl. de 1,6 L (163 chevaux)

Roues motrices : avant

Prix : 29 600 $

2 concessionnaires MINI au Québec


VOICI LA NOUVELLE JAGUAR S-TYPE R 2003. Avec son nouveau moteur puissant qui passe de 0 à 100 km/h en seulement 5,6 secondes et sa boîte automatique à 6 rapports qui passe d'une vitesse à l'autre en toute sérénité, elle a plus à offrir que son apparence racée. La nouvelle S-TYPE R. Plus que séduisante.
jaguar.ca 1-800-4JAGUAR
LA BEAUTÉ N'EST PAS TOUT.
IL Y A AUSSI SON MOTEUR V8 SURALIMENTÉ DE 400 CH.
La nouvelle S-TYPE R 2003
L'art de la performance | JAGUAR
400 CH (DIN)/couple de 408 lb-pi (DIN)

La voiture ultime...

Par Gabriel Gélinas

Le mécano engage le démarreur portatif à l'arrière de la monoplace, et le Cosworth de formule 1 s'anime dans un vrombissement qui caractérise très bien ce type de mécanique. Comme toujours, le bruit est assourdissant, et les montées en régime du moteur font élever le rythme cardiaque de toutes les personnes qui se trouvent dans les environs immédiats. J'ai souvent vécu cette expérience de près, mais aujourd'hui, elle revêt un caractère particulier; en effet, je suis installé dans le cockpit de la Arrows de formule 1, prêt à m'élancer sur l'*Autodromo Ricardo Tormo* de Valence, en Espagne...

Bienvenue au « Michelin Driving Experience », un événement extraordinaire mis sur pied l'an dernier par Michelin pour célébrer le retour de la marque en formule 1 et pour permettre à quelques privilégiés triés sur le volet, dont les 22 journalistes internationaux auxquels je me suis joint aujourd'hui, de partager cette passion du sport automobile. Dès notre arrivée au circuit, nous avons tous été conquis par l'accueil chaleureux du personnel et par l'approche des plus professionnelles de cette organisation extrêmement bien structurée. Après un court bref technique, voilà le moment d'entrer en piste au volant de Renault Clio spécialement préparées pour la compétition, dont le moteur V6 produit 280 chevaux et est couplé à une boîte de vitesses séquentielle à six rapports. Par la suite nous avons fait l'essai de monoplaces de formule 3, beaucoup plus légères, qui servent à préparer de façon appropriée l'invité-pilote à son éventuelle sortie en formule 1.

Après ces sorties préparatoires avec l'aide des instructeurs qui permettent d'apprivoiser le circuit, suit le bref technique sur la Arrows de formule 1; cette voiture a été pilotée par Damon Hill et Pedro Diniz lors de la saison 1997. Les instructeurs nous donnent la procédure à suivre pour débrayer sur le premier rapport et pour passer les rapports supérieurs sans embrayer en actionnant les paliers placés derrière le volant : le palier de droite pour monter les rapports, et celui de gauche pour rétrograder. Bref, le «train-train quotidien» d'un Jacques Villeneuve ou d'un Michael Schumacher vous est expliqué le plus simplement du monde; et lentement, votre cerveau assimile la notion suivante : «Oui, c'est bien vrai, je vais conduire une véritable f1!»

Sanglé dans la voiture avec le moteur en marche, on attend le signal du départ pour effectuer son seul et unique tour de piste... mais quel tour! Au départ, on découvre l'intensité phénoménale des accélérations; avec 650 chevaux pour pousser 650 kilos (pilote et essence à bord), comment faire autrement? À haute vitesse, on prend conscience de la vélocité de rotation des pneus avant et du fait que les virages arrivent beaucoup

plus rapidement que lors des tours précédents effectués au volant de la f3. Le freinage avec disques et plaquettes en fibre de carbone nécessite un effort considérable de la part du pilote. Il doit déployer 60 kilos de pression sur une pédale de frein tellement rigide qu'il a l'impression qu'elle ne bouge pas; mais la voiture freine avec une efficacité à couper le souffle, alors qu'en virages, les énormes pneus Michelin autorisent des vitesses de passage qui n'ont aucune commune mesure avec les plus performantes des voitures sport. Le temps file à la vitesse de l'éclair et, déjà, il faut immobiliser la voiture pour sortir du cockpit. Ce fut effectivement très court, mais je suis convaincu que le concentré de sensations extrêmes restera avec moi pour toujours, sans parler des photos qui orneront les murs de mon bureau et qui me permettront de revivre cette expérience extraordinaire chaque fois qu'un visiteur me demandera de la relater, comme je viens de le faire avec vous ... AP

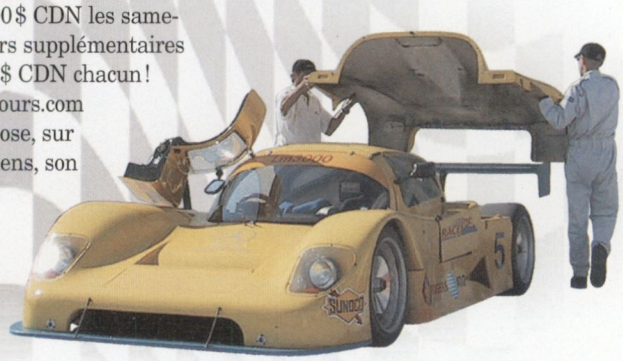
PILOTER UN BOLIDE : UN RÊVE RÉALISABLE

Bien que l'accès au *Michelin Driving Experience* ne soit pas autorisé au public, en général, voici tout de même les coordonnées de quelques entreprises spécialisées où le commun des mortels dont le portefeuille est bien garni peut assouvir son désir de piloter l'ultime voiture de course. Conduire une formule 1 deviendra-t-il pour vous un rêve réalisable?

Au circuit de Shannonville, en Ontario, Race Inc. offre un forfait Formule 1. Coût du programme : 8 000$ US. Race Inc. offre aussi des forfaits avec d'autres bolides (photo). Tél. : (416) 968-0508 ou visitez le site Web : www.raceinc.com.

Formula Tours offre également ce genre de programme auprès de l'ex-équipe de formule 1 AGS. Coût du programme : 2 360 $ CDN en semaine, et 2 600$ CDN les samedi et jours fériés. Les tours supplémentaires en f1 sont facturés à 395$ CDN chacun! Site Web : www.formulatours.com

F1-International propose, sur plusieurs circuits européens, son programme F1 sur des Benetton 1998, des Arrows 1996 et des Larousse 1994. Ce programme d'une journée comprend également des séries de tours préparatoires sur formule Renault ou sur formule 3; les frais sont d'environ 2 800$ CDN. Site Web : www.f1-international.com



Distinguez-vous à bord d'un bateau **SEA-DOO**

Utopia™ 205

La nouvelle génération des **bateaux sport Sea-Doo** est arrivée. Une performance dynamique. Une conception ergonomique. Propulsés par un puissant moteur Mercury à propulsion par jet. Une nouvelle gamme de bateaux conçus pour votre style de vie, avec les avantages distincts du design, de la performance et de la technologie des **bateaux sport Sea-Doo**. Les nouveaux **bateaux sport Sea-Doo** changeront à tout jamais votre façon de voir les autres bateaux.

Utopia™ 185

Challenger™ 2000

X-20

Sports DRC
Alma

Mercier Marine Ltée
Black Lake

RL Marine
Châteauguay

Gravel Sports Inc.
Château-Richer

Centre de Sports Motorisés
Gatineau

Lapointe Sports
Joliette

Lajeunesse Moto Sport
Laval

F. Constantineau & Fils
Mont-Laurier

Marina Port-Lewis
Saint-Anicet

Moto Sport Saint-Jérôme
Saint-Antoine

Performance N.C. Inc.
Saint-Germain de Graham

Sainte-Marie Sports
Saint-Hubert

Pagé Sport Canada
Sainte-Agathe

Évasion Hors-Piste
Saint-Élie-d'Orford

Services Véhicules Plus Enr.
Sainte-Marthe du Cap

Centre de la Motoneige
Valcourt

Riendeau Sports Inc.
Varennes

Action MotoSport inc.
Vaudreuil

MOTOMARINES
SEA-DOO

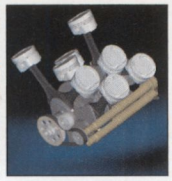
C'est le moment
www.sea-doo.com

BOMBARDIER

MC, ® : Marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses sociétés affiliées.

VOLKSWAGEN

PASSAT W8



Par Benoit Charette

On s'éloigne du peuple !

Le père de la réforme mise en œuvre chez Volkswagen, Ferdinand Pierch, maintenant à sa retraite, avait comme ambition de positionner le plus gros constructeur allemand de telle sorte qu'il couvre l'ensemble du marché. Ce qui explique le rachat des marques Bentley et Lamborghini ainsi que la renaissance de Bugatti, qui appartiennent toutes à Volkswagen. Maintenant, les dirigeants souhaitent grignoter des parts de marché aux autres constructeurs allemands, Mercedes et BMW. Avec l'arrivée prochaine de la Phaeton, une limousine qui concurrencera la série 7 et la classe S, et le Touareg, un utilitaire de luxe mis au point de concert avec Porsche, VW, avec la Passat W8, pose les premiers jalons qui lui permettront de jouer dans la cour des classe E et série 5 et de vérifier si les acheteurs traditionnels de la marque sont prêts à débourser 50 000 $ pour une Passat.

UNE LIGNE ASSEZ DISCRÈTE

Visuellement, cette version W8, par ailleurs relativement discrète, se distingue par ses projecteurs à double éclairage au xénon, par une calandre un peu différente, par ses jantes et par ses deux échappements doubles. Sur l'autoroute, à 120 km/h, les bruits aérodynamiques ne sont pas très discrets. La suspension manque un peu de fermeté sur les petites routes mal entretenues. Le moteur pousse fort et fait bien sentir ses 270 chevaux, particulièrement à compter de 4000 tr/min.

POURQUOI UN MOTEUR EN W ?

Le groupe VW n'en est plus à une excentricité près. Après avoir développé un moteur à 18 cylindres pour Bugatti (un amalgame de 3 moteurs VR6), un 16 cylindres pour Bentley et un W12 pour Audi, voici maintenant un W8 pour la Passat. Si, dans le cas d'un V8 classique, les 4 cylindres par banc sont disposés en ligne, dans le cas d'un moteur en W, VW a joint deux moteurs 4 cylindres en V. Il s'agit en fait du principe développé pour le VR6, mais appliqué à un 4 cylindres. Les deux bancs de 4 cylindres forment entre eux un angle de 72 degrés, ce qui rend le moteur très compact et très léger. En fait, ce W8 de 4 litres, dont le poids fait 185 kilos, occupe le même espace que le VR6, donc pas besoin de modifier l'architecture de la voiture. Avec une puissance de 270 chevaux et couplé à une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports ou une boîte automatique à 5 rapports, ce moteur fait de la Passat la plus véloce de l'histoire. Inutile d'ajouter que les composants ont naturellement été adaptés pour soutenir ce surplus de puissance : direction plus directe, freins plus mordants, roues de 17 pouces (en option) et système 4Motion (l'équivalent du système Quatro chez Audi).

SUR LA ROUTE

Le W8, à n'en point douter, donne du muscle à la Passat, malgré les 1604 kilos de la carcasse qui donne un peu de fil à retordre à bas régime. Une belle sonorité moteur teinté de quelques notes gutturales accompagnent les accélérations et les reprises. Toutefois, le temps de 6,5 secondes annoncé par VW pour un 0 à 100 km/h me semble bien optimiste. Notre meilleur temps lors de la journée d'essai a été de 8 secondes sur les routes ensoleillées et sèches du nord de la Californie. Pour la tenue de route, rien à redire, le système 4 Motion tient la W8 bien au sol. En fait, ce sont les pneus Continental Eco de 16 pouces qui limitent l'adhérence. Pour pallier ce problème, Volkswagen offrira une version sport avec suspension plus ferme, roues de 17 pouces et boîte de vitesses manuelle à 6 rapports, de quoi plaire aux plus enthousiastes. À l'intérieur, la sobriété (voire la tristesse) qui caractérise les autres membres de la famille Passat demeure. En fait, je mets au défi n'importe qui de distinguer un intérieur de Passat VR6 de celui d'une W8. Le royaume du noir et de l'anthracite teinté de quelques touches de bois. Un équipement enrichi, quelques baguettes de chrome, quelques boiseries et une planche d'instruments modifiée veillent à lui conférer le cachet requis.

UNE VW À 50 000 $?

Cette W8 ressemble fort à une Passat bien habillée, et un peu plus large de carrure. Même après avoir ouvert la porte, on retrouve l'ambiance de bord propre aux autres Passat. Toutefois, les prestations et le confort sont supérieurs aux autres membres de la famille. Mais il est difficile de dire si les gens seront prêts à débourser 50 000 $ pour une VW. La W8 arrivera dans les concessionnaires cet automne en versions berline et familiale. AP

L'ESSENTIEL ...

Moteur : W8 à DACT de 4 L (270 chevaux)

Roues motrices : rouage intégral

Prix : berline : 53 540 $
familiale : 54 575 $

55 concessionnaires Volkswagen au Québec

©2002 Automobiles Volvo du Canada Ltée. «Volvo pour la vie» est une marque de commerce de Automobiles Volvo du Canada Ltée. Bouclez toujours votre ceinture de sécurité. www.volvocanada.com.

VOLVO
pour la vie

QUAND ON FAIT DU SPORT.

LA VOLVO **S60 T5**

AVOUEZ QUE VOUS L'AVEZ REMARQUÉE. LES ÉPAULES BIEN SCULPTÉES. LES HANCHES ÉTROITES ET MUSCLÉES. UNE DÉMARCHE ASSURÉE ET IRRÉSISTIBLE. C'EST UN STYLE, UNE PERSONNALITÉ À PART. POUR LES SUÉDOIS, C'EST TOUT SIMPLEMENT UNE VOLVO S60 T5 2002. CHOSE CERTAINE, ELLE FERA TOURNER BIEN DES TÊTES. L'EXPÉRIENCE SE POURSUIT CHEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE VOLVO ET À **WWW.VOLVOCANADA.COM**

Un cabriolet sport : 4, 6 ou 8 cylindres ?

Par Amyot Bachand et Philippe Laguë

Photos : Luc Gagné et Patrick Jérôme

Vous avez envie d'une sportive? Vous ne savez pas laquelle vous fait craquer? Vous les regardez passer et vous vous demandez quelles sensations elles peuvent bien procurer?

Eh bien! nous avons choisi trois grandes sportives bien différentes, mais qui sont le reflet du marché et de la technologie : la Honda S2000, la Porsche Boxster S et la Chevrolet Corvette. Nous les avons essayées à fond pour vous. D'abord la «petite japonaise», la Honda S2000, est issue de la tradition du roadster anglais, mais a été mise au goût du jour et profite de toute la technologie nipponne. La Porsche Boxster S, la référence allemande, est toujours fidèle à la tradition sportive européenne. Enfin, la Chevrolet Corvette, symbole et icône américaine avec ses grosses cylindrées.

Trois écoles de pensée, trois propulsions et trois motorisations différentes : un 4 cylindres en ligne, un 6 cylindres à plat et un V8. Tous des cabriolets à deux places, donc pas de compromis possible… Nous visons le plaisir avant tout.

Nous avons évalué ces trois véhicules sous tous les angles : carrosserie, habitacle, mécanique et comportement routier. Nous les avons aimés tous les trois. Voici nos commentaires passionnés…

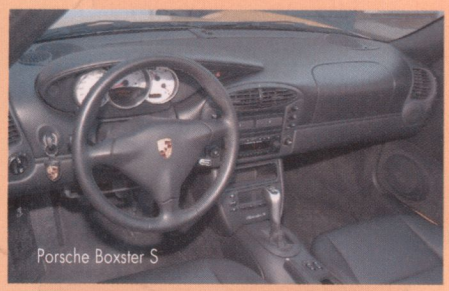
CARROSSERIE

Au chapitre de l'esthétique, donnée bien importante pour une sportive, c'est la S2000 qui l'emporte. Une victoire aux points, mais par décision partagée, puisqu'un des essayeurs penchait plutôt pour la Corvette. Normal, c'est un Français. Or, on connaît la fascination de ces derniers pour tout ce qui est américain.

Plus sérieusement, cette sportive, qui a vu le jour en 1953 sous la forme d'un cabriolet, d'ailleurs, est l'une des rares voitures à avoir atteint le statut de légende avant de disparaître. La Corvette de cinquième génération (ou C5, comme on dit chez Chevrolet) respecte la tradition. Depuis la troisième génération (1968), qui marquait un virage radical par rapport au modèle précédent, on semble avoir adopté une approche évolutive en matière de style. Sur ce plan, l'objectif est atteint : au premier coup d'oeil, on sait qu'on a affaire à une Corvette. Mais la C5 ne déclenche pas les passions. Notre panel d'essayeurs lui reproche son allure lourdaude, sans doute en raison de sa partie arrière tronquée et trop massive.

Parlant de mythe... James Dean, ça vous dit quelque chose? Grand amateur de vitesse, l'acteur américain trouva la mort, on le sait, lors d'un effroyable accident, au volant d'une Porsche 550 Speedster. James Dean ou pas, cette petite sportive aurait atteint le statut de classique, n'en doutez pas, ne serait-ce qu'en raison de ses succès en compétition. Mais le destin la fit accéder au rang de mythe. Comme l'acteur, d'ailleurs. Tout ça pour dire que la Boxster est un clin d'oeil à la glorieuse 550, et ce n'est pas un hasard, vous vous en doutez bien. Cela dit, un seul des essayeurs semblait avoir la fibre patrimoniale, les autres lui reprochant son allure «dépassée» et son style «bizarre». Résultat : elle se retrouve sur la dernière marche du podium, derrière ses rivales japonaise et américaine (dans l'ordre).

Des trois, c'est donc la Honda qui a le mieux vieilli. Tel est, du moins, le verdict de notre jury. L'exploit mérite d'être souligné d'autant plus que les stylistes japonais n'ont pas très bonne réputation, et pour cause. La S2000 est l'exception qui confirme la règle : « La plus svelte», «classique, mais moderne», elle est «plus belle en réalité qu'en photo». Une autre citation : «plus je la regarde, plus je la trouve belle». Que dire de plus ?


Porsche Boxster S

Chevrolet Corvette

Honda S2000

Fidèle à ses origines, ce roadster nippon brille également par son assemblage serré. Châssis rigide, absence de bruits de caisse, tout cela respire le travail bien fait. Si la construction solide de la Corvette en a surpris plus d'un, c'est toutefois à son bord que les bruits éoliens se font le plus entendre.

La S2000 perd cependant des plumes sur le plan pratique, en raison de son coffre minuscule qui oblige à voyager léger, très léger. À ce chapitre, la Corvette constitue une heureuse surprise, tandis que la Boxster l'emporte haut la main grâce à ses deux coffres, à l'avant et à l'arrière. Placé en position centrale, son moteur risque cependant de s'attirer quelques jurons bien sentis du mécanicien, car il est difficile d'accès. Par ailleurs, sa piètre qualité d'assemblage vient ternir la réputation des voitures allemandes. Les essayeurs ont constaté de nombreux bruits de caisse, venant notamment des portières et du toit. Voilà qui est indigne d'une Porsche, convenons-en!

HABITACLE

Cette fois, le verdict est unanime : la Corvette l'emporte haut la main. Encore une fois, cela constitue une surprise, à tout le moins pour ceux qui la connaissent depuis longtemps.

Parmi les points forts, mentionnons ses superbes baquets, qui procurent un maintien irréprochable tout en étant les plus confortables du lot. Par ailleurs, si vous aimez rouler les cheveux au vent, en écoutant un bon rock'n roll sous un soleil de plomb, c'est la Corvette qui vous gâtera le plus. Sa chaîne stéréo se situe une bonne coche au-dessus de ce que proposent ses rivales, en puissance comme en qualité sonore. Dans la Boxster, c'est acceptable, sans plus; tandis que la Honda propose un système indigne d'une voiture de ce prix. Mélomanes, s'abstenir!

La Corvette est aussi la plus spacieuse, mais cela n'a rien d'étonnant, vu ses dimensions. Remarquez, ce n'est pas tout le monde qui maîtrise la science de l'utilisation de l'espace; alors rendons à César ce qui appartient à César et saluons le soin apporté à l'ergonomie, qui ne montre aucune faille. Notre reine de la puissance est également celle qui a le plus de souffle, comme en témoigne un système de ventilation/chauffage plus qu'efficace.

Mais la perfection n'étant pas de ce monde, la Corvette en a fait pester plus d'un à cause des bruits éoliens. À bord d'un roadster muni d'un toit souple, c'est inévitable, certes, mais c'est à l'intérieur de notre belle Américaine que le vent se fait le plus entendre. Heureusement que la chaîne audio a du coffre!

Qui dit cabriolet, dit retour de vent, et sur ce plan, c'est la Boxster qui parvient le mieux à atténuer ce phénomène. Reine du compromis, la Porsche se classe bonne deuxième un peu partout : pour le confort, l'espace, la présentation intérieure, la ventilation et les bruits éoliens. L'un de nos essayeurs déplore cependant, avec pertinence, l'impossibilité de régler le volant en hauteur, ce qui peut affecter la position de conduite de certain(e)s.

Quant à notre participante japonaise, elle traîne de la patte en raison d'une foule de petits irritants qui, pris isolément, n'ont rien de grave, mais qui, considérés dans leur ensemble, finissent par exaspérer. C'est la moins confortable, la moins spacieuse, la plus bruyante et la plus mal ventilée. Et ne parlons pas de l'horrible transistor qui officie comme radio...

Cela dit, ce n'est pas aussi démoralisant que ç'en a l'air. Ainsi, les sièges sont ceux qui se rapprochent le plus d'un baquet de compétition, ce qui, on s'en doute, plaira aux conducteurs plus sportifs. Ils contribuent d'ailleurs à l'ambiance très «course» qui règne à bord, avec les pédales en aluminium perforé et le tableau de bord qui évoque celui d'une formule 1. Ce tableau de bord est cependant numérique, ce qui rend la lecture des instruments difficile en plein soleil, lorsque la capote est abaissée.

DIMENSIONS	CORVETTE	S2000	BOXSTER S
Empattement	265,6 cm	240 cm	241,5 cm
Longueur	456,6 cm	412 cm	434,3 cm
Largeur	186,9 cm	181,2 cm	178 cm
Hauteur	121,5 cm	130,3 cm	129 cm
Poids	1455 kg	1274 kg	1295 kg
CAPACITÉS			
Coffre	394 L	152 L	260 L
Contenance du réservoir	72,3 L	50 L	64 L

La S2000 perd également des plumes au chapitre du rangement, car il n'y a ni coffre à gants - idem pour la Boxster - ni vide-poches dans les portières - comme la Corvette. Certes, il y a deux compartiments entre les sièges, mais ils suffisent à peine. Les passionné(e)s qui s'en procurent une ne lui tiendront pas rigueur de ce genre de détails, mais les esprits plus cartésiens, qui exigent un certain confort dans une voiture de ce prix, feraient mieux de regarder ailleurs. Quant aux douillets et autres m'as-tu-vu, la S2000 n'est pas pour eux. Point à la ligne.

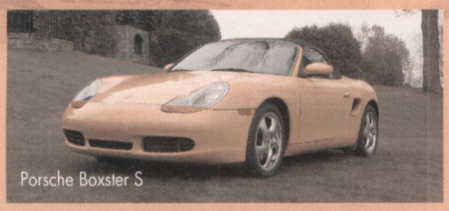
MÉCANIQUE

Nos trois voitures sont bien le reflet de trois cultures différentes : les grosses cylindrées américaines, la puissance équilibrée des Européens et la finesse de la technologie japonaise. Si la Corvette remporte la palme en matière de puissance avec les 350 chevaux de son V8 et un couple de 360 livres-pied, c'est la S2000 qui retient l'attention alors que les ingénieurs de Honda tirent 240 chevaux d'un 4 cylindres grâce à l'ingéniosité du calage variable qu'on trouve dans le VTEC de 2 litres. Il faut tout de même faire tourner cette mécanique à plus de 6500 tours-minute pour conserver un plage de puissance constante et utile en l'absence de couple qui se situe à 153 livres-pied : brillant, mais bruyant. On a l'impression d'entendre les F1 du dimanche matin.

L'équilibre couple/puissance est atteint avec le 6 cylindres de 3,2 litres de la Boxster S, ses 250 chevaux bien campés et ses 225 livres-pied de couple. Cette puissance se transmet aux roues grâce à une boîte manuelle à 6 rapports dans le cas de la Honda et de la Porsche, et d'une boîte automatique à 4 rapports facultative avec la Chevrolet.

Si la Corvette et la Boxster S comptent sur l'antipatinage électronique, la S2000 se limite à n'utiliser qu'un différentiel Torsen pour contrôler le patinage des roues.

Des freins à disque aux 4 roues, ventilés à


Porsche Boxster S

Chevrolet Corvette

Honda S2000

l'avant, avec ABS, équipaient de série nos trois voitures, une exigence de base pour de telles sportives. Fait à noter, seule Honda conserve tout autour des roues de 16 pouces, tout en variant ses profils entre l'avant et l'arrière. Porsche et Chevrolet préfèrent alterner avec des 17 pouces à l'avant et des 18 pouces à l'arrière, la Corvette offrant des profils surdimentionnés dans les deux cas.

Les trois voitures profitent d'une suspension indépendante aux quatre roues, mais c'est au chapitre de l'affinage des réglages et de la rigidité des châssis qu'on voit l'application sportive de ses suspensions. La S2000 présente une répartition du poids presque parfaite entre l'avant et l'arrière. Pour les essayeurs, la Honda représente un bijou de technologie, la Corvette, l'approche traditionnelle et éprouvée, et la Boxster S, l'héritage du savoir-faire allemand du docteur Ferdinand Porsche, avec un moteur arrière central.

PERFORMANCES

En termes de performances pures, la grosse cylindrée a parlé; la Corvette se classe première au 0 à 100 km/h en 6,5 secondes et au chapitre des temps de dépassement (de 80 à 120 km/h) en 4,9 secondes, suivie de la Boxster et de la S2000. Pas de surprise évidemment : dans l'ordre, V8, 6 et 4. Côté freinage, la Porsche domine en distance pure avec une moyenne de 26,4 mètres pour passer de 100 à 0 km/h, bien que nos essayeurs aient jugé la performance des freins à l'usage un peu différemment.

En matière de consommation de carburant, il faut s'attendre, évidemment, à une moyenne assez élevée en conduite sportive; par contre, en conduite normale, ces trois bolides parcourront plus de 500 kilomètres sans ravitaillement. À ce chapitre, pas de surprise, c'est la victoire du 4 cylindres sur ses concurrents. Notre tableau présente la consommation combinée que nous avons réalisée.

COMPORTEMENT ROUTIER

L'essence même de ces voitures, c'est de rouler avec sûreté et performances. Nous avions hâte de mesurer la Corvette à ses rivales. Une belle surprise nous attendait, car la Corvette a fait réfléchir et même infléchir l'opinion de plusieurs. Quatre facteurs retenaient en particulier notre attention au chapitre du comportement routier : la direction, le freinage, la tenue de route et le comportement des pneumatiques.

DIRECTION

Plus lourde que ses deux concurrentes, la Corvette demande un effort d'attention constant en conduite sportive. Ses énormes pneus transmettent gaiement les secousses du revêtement, De plus le diamètre de braquage, le plus large du trio, rend les virages en ville et les manœuvres de stationnement plus difficiles. Bien que la direction de la Boxster S ait semblé un peu lourde, sa précision équivalait à celle de la S2000. Celle de cette dernière s'est révélée la plus directe, transmettant aisément les sensations de la route et la position des pneus.

FREINAGE

Toutes ont de bons freins comme en témoignent les distances de freinage. Si, au chapitre des performances pures, la Boxster S remporte la palme, sa pédale n'offrait pas, aux dires d'un collègue, le mordant habituel d'une Porsche. À sa décharge, soulignons que notre Boxster comptait déjà plus de 28 000 kilomètres au compteur alors que ses rivales sortaient d'usine. Nous avons préféré la réaction et la pression de la pédale de la S2000. Celle de la Corvette répondait de façon trop spongieuse à notre goût, et l'ABS travaillait fort sur les routes bosselées. Mais jamais nous n'avons été inquiétés.

MÉCANIQUE	CORVETTE	S2000	BOXSTER S
Moteur	V8 de 5,7 L	4 cyl. de 2 L	6 cyl. de 3,2 L
Puissance (ch à tr/min)	350 à 5600	240 à 8300	250 à 6200
Couple (lb-pi à tr/min)	360 à 4400	153 à 7500	225 à 4500
Boîte de vitesses	automatique	manuelle	manuelle
Rapports	4 rapports	6 rapports	6 rapports
TRACTION Freins à disque aux 4 roues Antipatinage	propulsion assistés ABS de série	propulsion assistés ABS	propulsion assistés ABS de série
SUSPENSION Avant/arrière	indépendante	indépendante	indépendante
Ajust. électronique	facultatif		
PNEUS Avant Arrière	P265/45ZR17 P275/40ZR18	205/55WR16 225/50WR16	205/50ZR17 225/40ZR18
Distribution du poids et répartition Avant/arrière %	1445 kg 51,4/48,6	1274 kg 49,4/50,6	1295 kg 46/54
Diamètre de braquage	12 m	10,8 m	10,9 m

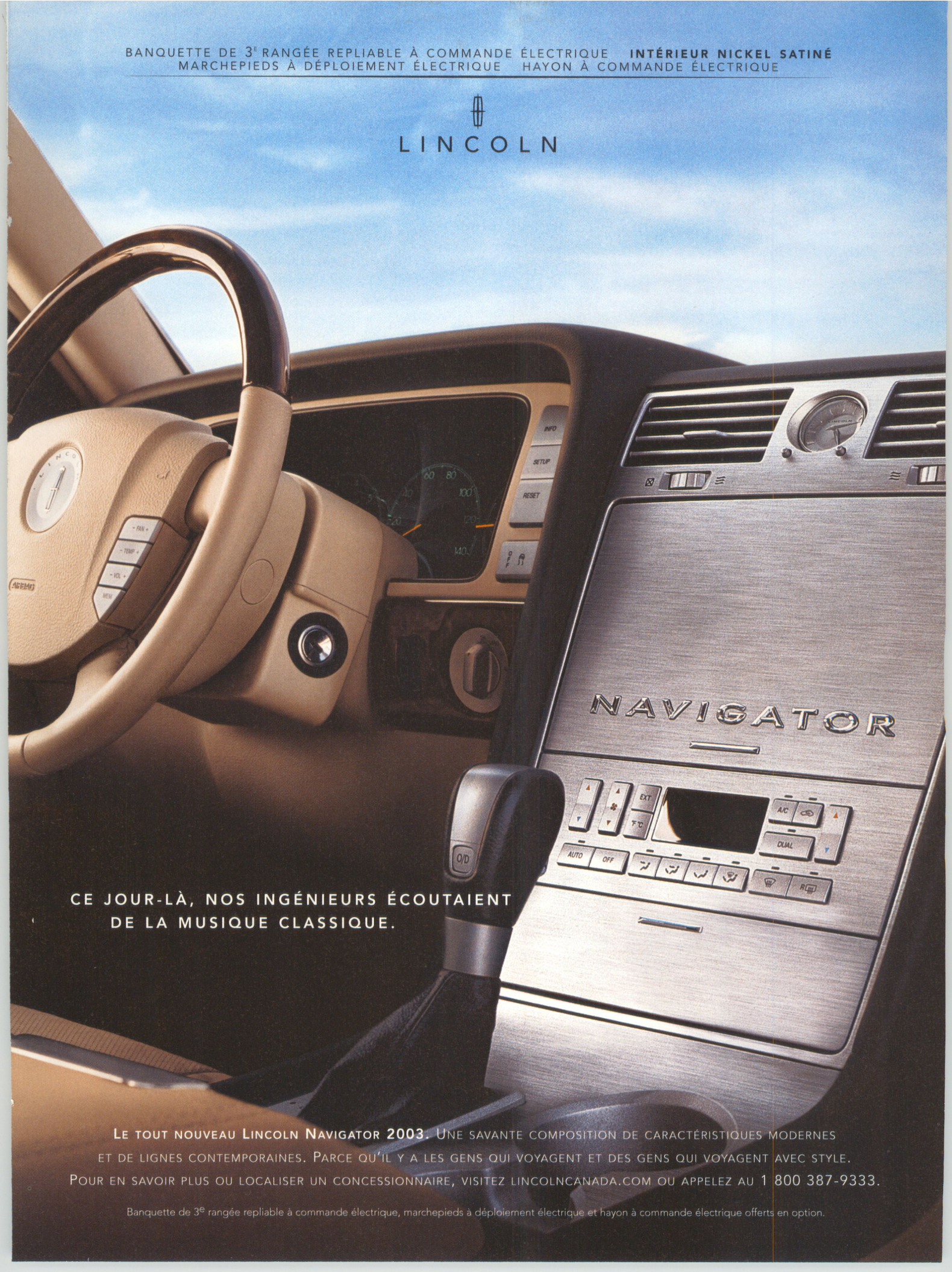
TENUE DE ROUTE

«La plus douée, tu la pointes et elle y va...» résume notre réaction face à la S2000 sur pavé sec. La Honda l'emporte tant en termes de plaisir de conduire que de précision. Sa suspension raffinée lui permet de coller à la route et, comme une bonne propulsion, on corrige aisément l'arrière qui décroche. Mais attention sur route mouillée, elle peut décrocher rapidement. Interviennent alors la qualité et l'équilibre de la Boxster S : capable de suivre sa rivale de très près grâce à la souplesse de son châssis; la Boxster S prévient de ses réactions et permet au pilote de sentir sa voiture et de corriger ou de suivre le mouvement pour la pointer dans la bonne direction. Le débattement de la suspension, qui se révèle un peu trop important au goût de certains, rend toutefois la conduite plus confortable. La puissance du moteur permet également d'ajuster sa conduite. Si la Corvette dominait au chapitre de la puissance pure, elle perd des points côté tenue de route. Rien d'alarmant, car à la surprise de plusieurs, elle suit sans trop d'hésitations. Toutefois, ses dimensions et son poids influent sur le mode de conduite sur les routes en lacets; sa boîte automatique la handicape parce qu'elle n'est pas adaptée pour une conduite sportive. Vivement une boîte manuelle ou une boîte automatique à impulsion ou séquentielle, qui permet de choisir le rapport de vitesses qui convient quand on aborde et on sort d'un virage. La Corvette se tire bien d'affaire tout de même. Son antipatinage devient une aide efficace, puisqu'il permet un léger dérapage et de placer l'arrière de la voiture avant de s'élancer en ligne droite. De plus, notre Corvette était équipée du système électronique facultatif de régulation de la suspension : les modes «touring» (conduite urbaine et route bos-

PERFORMANCES	CORVETTE	S2000	BOXSTER S
0-100 km/h	6,5 s	9,12 s	7,36 s
80-120 km/h	4,9 s	5,7 s	5,58 s
100-0 km/h	31,1 m	30,45 m	26,4 m
CONSOMMATION Litres aux 100 km			
Combinée	15,42 L	11,61 L	16,97 L

BANQUETTE DE 3E RANGÉE REPLIABLE À COMMANDE ÉLECTRIQUE **INTÉRIEUR NICKEL SATINÉ**
MARCHEPIEDS À DÉPLOIEMENT ÉLECTRIQUE HAYON À COMMANDE ÉLECTRIQUE

LINCOLN



CE JOUR-LÀ, NOS INGÉNIEURS ÉCOUTAIENT DE LA MUSIQUE CLASSIQUE.

LE TOUT NOUVEAU LINCOLN NAVIGATOR 2003. UNE SAVANTE COMPOSITION DE CARACTÉRISTIQUES MODERNES ET DE LIGNES CONTEMPORAINES. PARCE QU'IL Y A LES GENS QUI VOYAGENT ET DES GENS QUI VOYAGENT AVEC STYLE. POUR EN SAVOIR PLUS OU LOCALISER UN CONCESSIONNAIRE, VISITEZ LINCOLNCANADA.COM OU APPELEZ AU 1 800 387-9333.

Banquette de 3e rangée repliable à commande électrique, marchepieds à déploiement électrique et hayon à commande électrique offerts en option.

selée) et sport conviennent aux randonnées, tandis que le mode performance se limitent aux pistes ou aux routes parfaites. Avec ses semelles larges, la Corvette colle bien, mais elle est bruyante et souffre d'un léger tangage continu sur route moindrement inégale.

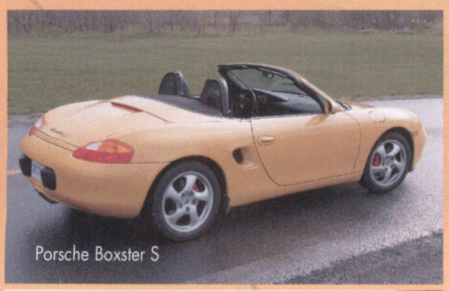
LAQUELLE CHOISIR?

Ne nous cachons pas! Nous avons choisi le 6, la Boxster S. Cette Porsche représente le juste milieu. Elle fait tout bien. Suffisamment civilisée en ville, très grande sportive sur routes secondaires, cette allemande offre un bon compromis également au chapitre de son habitacle et des coffres pratiques pour les courses et les vacances. On se serait attendu à une voiture plus légère et l'on aurait espéré un prix un peu moins élevé.

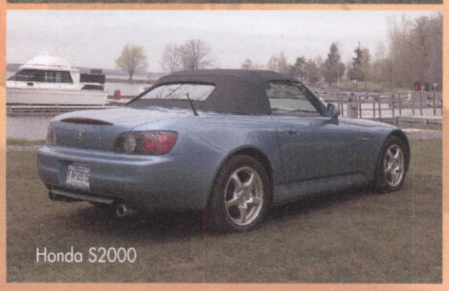
La Chevrolet Corvette a plu à tous par son confort et sa position de conduite. Elle vous en donnera pour votre argent. Sa puissance détonne, et ses reprises vous collent à votre siège. Et nous n'avions que la version de 350 chevaux...Très à l'aise sur les grands boulevards, elle ne cesse de faire tourner les têtes. S'il est facile d'exploiter sa puissance avec le bout de son pied, on doit garder ses deux mains sur le volant sur les routes en lacets, en raison de sa taille, de son poids et de ses pneus surdimentionnés, même avec sa suspension active facultative. Elle a besoin d'espace si on la pousse. Notre seul regret, l'absence d'une boîte de vitesses adaptée à une conduite sportive.

Enfin la Honda S2000, le jouet du trio : tenue de route, moteur VTEC couplé à une boîte manuelle impeccable. Elle se conduit comme un go-kart et vous donne des sensations, excusez le terme, presque orgasmique, tellement cette combinaison est efficace. Comme le disait l'un de nos essayeurs, «un jouet de fin de semaine, mais un mal d'oreille pour le reste de la semaine» à cause du bruit strident de son moteur au-dessus des 6500 tours-minute. Et pour tenir tête à ses rivales, on doit utiliser la plage de régimes élevés de cette brillante mécanique japonaise. Si l'on se contente de régimes sous les 5000 tours-minute, elle sera docile, assez silencieuse, mais peu de reprises. «Si elle est facile à garder sur la route, elle demande beaucoup de travail pour maintenir la puissance. Le contraire de la Corvette», nous confiait un autre de nos essayeurs.

Même si nous avons préféré la Boxster S, vous ne vous tromperez pas avec aucune des trois; mais vous devez connaître leur tempérament. Allez-y selon votre goût, vos préférences, votre style de conduite. Vous avez le choix et quel qu'il soit, vous aurez un plaisir de conduite assuré. Et peu importe laquelle, on vous regardera d'envie... AP


Porsche Boxster S

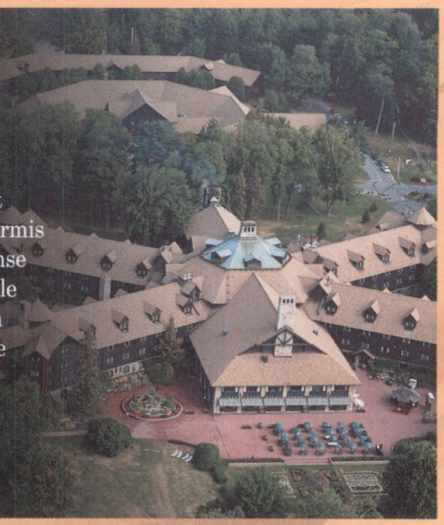
Chevrolet Corvette


Honda S2000

PRIX- GARANTIE	CORVETTE	S2000	BOXSTER S
PRIX (PDSM)	74 645 $	48 500 $	73 300 $
GARANTIES (années /km)			
Générale	3/60 000	3/60 000	4/80 000
Groupe motopropulseur	3/60 000	5/100 000k	4/80 000
Antipollution	8/180 000	8/130 000	8 /180 000
Perforation	6 /160 000	5/illimité	10 / illimité
Assistance routière	3/60 000		4ans/80 000km
Rappels (dernier 5 ans)	3 (ceintures)	2 (ceintures)	AUCUN
SUSPENSION			
COTE DE FIABILITÉ	INFÉRIEURE	SUPÉRIEURE	INFÉRIEURE

LE CHÂTEAU MONTEBELLO : UN SITE ENCHANTEUR

Nos remerciements à Marie-Pierre Gervais, directrice des relations publiques du Fairmont Montebello, de nous avoir si gracieusement permis de prendre nos photos sur le site de cet immense complexe hôtelier construit en 1930, sur le style des grands hôtels des Alpes suisses et situé en bordure de l'Outaouais. L'architecture rustique mais combien impressionnante du «château» transmet une atmosphère chaleureuse et accueillante. Pour plus d'informations : (819) 423-6341.

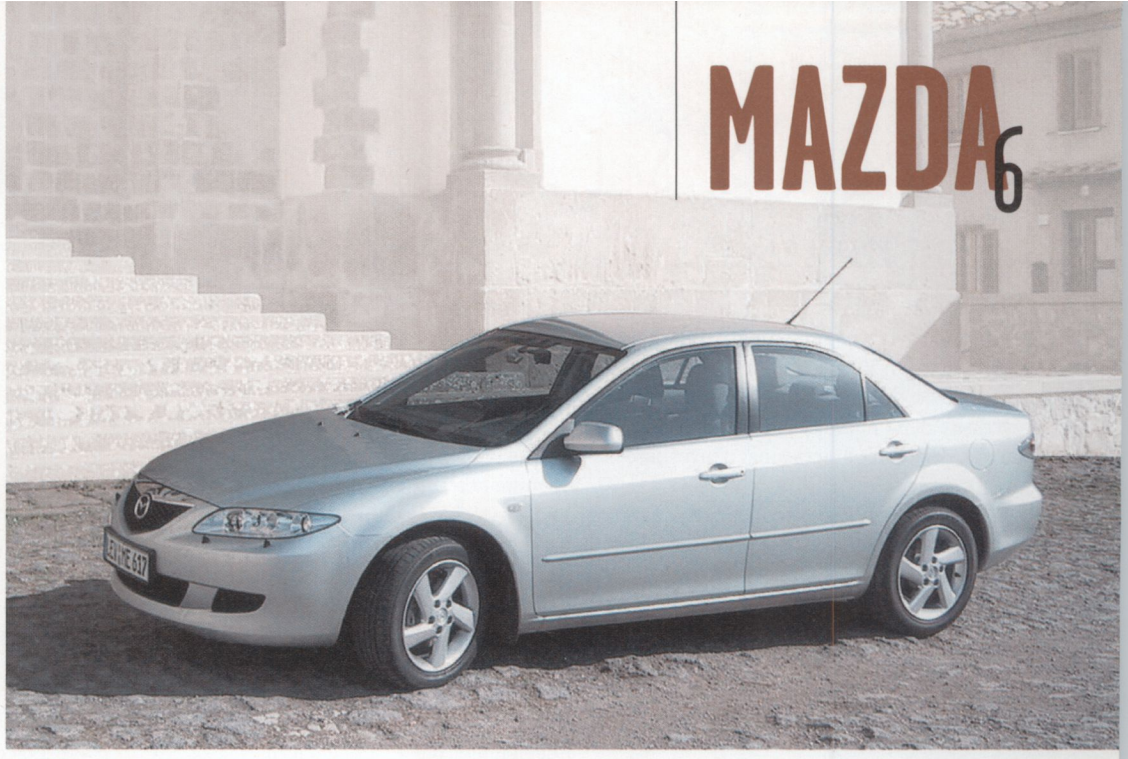


Docteur du PARE-BRISE
Le n°1 des accessoires d'auto

Présente :
SHOW AUTO EXTREME
15-16 juin
Hippodrome de Montréal
samedi de 10h-22h / dimanche de 10h-19h

DPB PERFORMANCE
- Esthétique & Audio
- Course de rally
- Saut extrême
- D.J.'s live
- Miss DPB PERFORMANCE

www.docteur-pb.com / 1-888-PARE-BRISE



6 au lieu de 626 : la relève promet !

Par Michel Crépault

Rome (Italie) – La nouvelle 6 arrive pour remplacer la 626. Inutile de vous précipiter tout de suite chez votre concessionnaire Mazda, puisque la nouveauté n'est pas attendue avant l'automne. Mais, ne reculant devant rien, *Auto Passion* s'est envolée en direction de Rome (oui, celle de Romus et Romulus !) pour découvrir la 6 en primeur mondiale.

Mazda la déclinera en trois versions : la berline (DX, LX et ES), le coupé hatchback et la familiale. Les deux dernières se pointeront quelque 12 à 16 mois plus tard que la 4 portes. Les Européens auront droit à un quintet de moteurs (dont un diesel) alors que les Américains du Nord devront se contenter d'un 4 cylindres de 2,3 litres et d'un V6 de 3 litres. Heureusement, ce sont les deux plus intéressants.

Le V6 tout aluminium de 3 litres à 24 soupapes à ouverture séquentielle développe 219 chevaux. Le 2,3 litres, pour sa part, est le plus musclé du trio de 4 cylindres de la nouvelle Mazda avec 150 chevaux. Ces moteurs, d'ailleurs, se retrouveront par la suite sous le capot de plusieurs autres produits à venir de la famille Ford. « Mazda est devenue le centre d'excellence pour les 4 cylindres au sein de la famille Ford », explique Michel Benchimol, président de Mazda Canada.

La 6, équipée du 6 cylindres, n'a pas tardé à me montrer ses vertus sur les belles autoroutes italiennes. Particulièrement dans la voie de gauche. Cette berline est alerte, vive, puissante et maniable. De cette impression de souplesse et de sportivité ne se dégage pas pour autant un sentiment d'invincibilité. La 6 aura besoin d'être traitée avec circonspection, car sa légèreté relative pourrait compliquer la vie du pilote lors d'une manœuvre trop brusque.

Rien à redire, toutefois, de la solidité de la structure. Les ingénieurs d'Hiroshima en prendraient ombrage, eux qui ont concocté un châssis « triple H » capable d'absorber le pire choc. Les coussins gonflables avant se déploieraient avec plus ou moins d'importance selon la sévérité de la collision, tandis que des coussins latéraux avant (aménagés dans le flanc des sièges) se joindraient à un rideau optionnel à la hauteur des glaces pour protéger encore mieux les occupants.

La suspension avant est une double fourchette à fusées MacPherson, alors que l'arrière se rabat sur des multibras. L'ensemble procure une tenue de route très bien dosée. Le roulis en virage est presque nul. Quant au freinage, à disque aux quatre roues et secondé par l'ABS ainsi que par un système électronique qui gère la répartition de la force de freinage, il est vif comme un chat.

Le volume intérieur de la cabine a été calculé de façon à surpasser celui des Camry, Accord et compagnie. Le tableau de bord adopte une allure résolument moderne, mais néanmoins simple à assimiler. Pas besoin de se farcir le manuel du propriétaire avant d'entreprendre sa première balade. Le look « alu brossé » des principaux interrupteurs est invitant. Lorsque nos doigts pianotent dessus, on y prend assurément plaisir. Le dessus du tableau de bord dissimule un espace de rangement pratique pour le cellulaire, par exemple. À bord des modèles européens, cet espace sert plutôt de nid à un écran de navigation escamotable. Plusieurs autres cavités de rangement, que ce soit pour les breuvages, les cartes routières ou les lunettes de soleil, ont été disséminés un peu partout autour du conducteur et son passager.

Le coffre à bagages de la berline est plus spacieux que celui de la concurrence. Le châssis a permis de garder éloigné de l'espace cargo la tourelle des amortisseurs, ce qui nous donne un plancher de chargement parfaitement plat.

Il était temps que la 6 se pointe. Dans un marché canadien d'intermédiaires qui génère des ventes de 250 000 à 260 000 véhicules par an, la 626 n'a trouvé que 2000 preneurs en 2001 (moins de 1 % du marché), pendant que l'Accord et la Camry écoulaient chacune 15 000 exemplaires. « Avec la 6, nous rattraperons le terrain perdu », dit Michel Benchimol.

Le prix, promet Mazda Canada, pourra concurrencer celui des rivales avouées, soit la Toyota Camry, la Honda Accord et la Nissan Altima. On peut donc s'attendre à une facture de base oscillant autour des 23 000 $. AP

L'ESSENTIEL

Moteurs : 4 cyl. de 2,3 L (150 chevaux)
V6 de 3 L (219 chevaux)

Roues motrices : avant

Prix (de base) : entre 23 000 $ et 24 000 $ (estimé)

50 concessionnaires Mazda au Québec.

MERCEDES-BENZ CLASSE E

Par Luc Gagné

Valence, Espagne — Mercedes-Benz a choisi le salon de l'auto de Bruxelles, en janvier, pour dévoiler sa nouvelle classe E, Une voiture dont le développement aura nécessité deux milliards d'euros (environ autant de dollars américains) d'investissements.

Euros… Bruxelles… vous aurez sans doute compris l'allusion. Pour cette voiture

Classe…€

qui s'est appropriée la lettre « E » au fil des ans, le lieu de naissance de la nouvelle monnaie unique créée par la Communauté économique européenne, dont le siège est à Bruxelles, était justifiée. Afin d'exploiter à fond cette « coïncidence », les stratèges de Mercedes auraient cependant pu baptiser cette nouvelle venue « classe…€ » !

L'arrivée d'une nouvelle classe E ne peut se faire en silence. Dans certains pays, ce modèle génère jusqu'à 45 % des ventes annuelles de la marque. Soumis à une féroce concurrence de la part de BMW et d'Audi, les stratèges de Mercedes-Benz misent, pour cette nouvelle version, sur un niveau de raffinement et de sophistication élevé.

COMME UNE PETITE S…

Au premier coup d'oeil, on croirait voir une « petite » classe S. La calandre reprend l'allure nouvelle à quatre phares ovales, élément de style adopté par toutes les nouvelles Mercedes depuis 1995. Plus inclinés, ces projecteurs utilisent des diffuseurs de verre transparent, qui mettent en valeur le système complexe d'optique. Ils s'harmonisent à la forme plongeante de la voiture, qui affiche fièrement son Cx de 0,26 (contre 0,27 pour l'ancien modèle). Les feux directionnels, intégrés aux rétroviseurs, rappellent aussi la S, de même que la proue profilée tout en rondeurs.

À bord, le style est résolument moderne, et l'assemblage, aussi soigné que d'habitude. Le tableau de bord comporte une large section centrale en « V » ornée de boiseries, où se retrouvent les commandes. Des commandes qui paraissent déroutantes aux néophytes de la marque. Or, l'apprentissage de leur utilisation peut être rapide, si l'on adopte un raisonnement cartésien, comme l'ont visiblement fait leurs concepteurs…

Les sièges baquets sont amples et moulants, et les nouveaux sièges « multicontours » (optionnels) sont surprenants : leurs soutiens latéraux, du dossier et de l'assise, deviennent plus ou moins fermes selon les conditions de conduite. Autre nouveauté originale : le toit panoramique en verre, également optionnel, qui ouvre une véritable fenêtre sur le monde du pare-brise à la lunette arrière. Il est même doté d'un panneau ouvrant.

ROULER SUR L'AIR !

La suspension indépendante aux quatre roues est nouvelle et utilise deux combinaisons de liaisons multiples, devant et derrière. La E500, par contre, utilise une nouvelle variante du système Airmatic, qu'a la classe S depuis 1998. Le système de la E régularise à la fois le taux d'amortissement, par la variation de la pression des amortisseurs, et la fermeté de la suspension, avec des soufflets gonflés d'air jumelés aux ressorts.

Ces variations continues sont réalisées à partir de données colligées par une batterie de capteurs qui mesurent l'angle de braquage des roues, l'accélération latérale, l'angle de lacet et le régime du moteur. La suspension Airmatic rend la E500 étonnamment stable, à l'accélération comme dans les parcours sinueux.

DEUX MODÈLES, TROIS VARIANTES

La gamme canadienne comptera d'abord deux berlines : la E320 et la E500, deux modèles proposés en trois variantes : Classic, Elegance et, la plus cossue, Avantgarde.

La E320 sera équipée d'un V6 de 3,2 litres produisant 215 chevaux (le même moteur qu'utilise la C320). La E500, par ailleurs, utilisera un imposant V8 de 5 litres fort de 302 chevaux, soit 27 de plus que le V8 de l'ancienne E430. N'allez surtout pas croire qu'un V6 rend cette berline amorphe. Avec 221 livres-pied, 7,7 secondes suffisent à propulser ses 2170 kilos à 100 km/h, avec assez de couple en banque pour rendre les reprises rassurantes.

Certes, avec le V8, c'est différent. Entre 2700 et 4250 tours-minute, ce moteur, tout discret qu'il est, fournit l'essentiel de ses 339 livres-pied. La boîte automatique à cinq rapports, doublée de la fonction « Touchshift », transmet cette puissance avec souplesse aux roues arrière pour transformer cette berline teutonne en GT multiplace. Un 0-100 km/h de 6 secondes, ça vous dit quelque chose ?

L'€uroberline sera en vente en septembre. Suivront la version à rouage intégral 4Matic, une version survitaminée d'AMG, puis une familiale, en septembre 2003. AP

L'ESSENTIEL…

Moteurs : V6 de 3,2 L (215 chevaux) et V8 de 5 L (302 chevaux)

Roues motrices : arrière

Prix de base : environ 70 000 $ (E320) et 95 000 $ (E500)

11 concessionnaires Mercedes-Benz au Québec

Photos : Luc Gagné

Attention, c'est chaud !

vroum-vroum

Mazda Miata 2002 Édition Spéciale

Rares sont les voitures aussi excitantes à regarder qu'à conduire. En voici une, tout à fait éblouissante. Installez-vous au volant, saisissez le levier de sa boîte manuelle 6 vitesses à rapports très courts, et la voilà prête à se lancer sur la route. Cette Miata a vraiment de quoi enthousiasmer tous les amateurs de voitures sport. Et avec seulement 250 exemplaires disponibles en jaune vif mica, vous feriez bien de mettre la main sur notre Miata Édition Spéciale sans tarder... avant que d'autres ne vous prennent de vitesse.

• Moteur VVT de 1,8 L à DACT • Roues de 16 po en alliage de conception unique • Freins antiblocage • Tourelle d'amortisseur avant • Différentiel autobloquant Torsen[MD] • Sièges en cuir noir avec coutures argent et emblème Miata • Volant à 3 rayons, pommeau de levier de vitesse et frein de stationnement gainés de cuir noir Nardi[MD] avec coutures argent • Pédales et repose-pied en aluminium • Plaque de levier de vitesse, enjoliveurs d'instruments et de panneau central en alliage de conception unique • Climatiseur • Système audio BOSE[MD] avec radio AM/FM et changeur pour CD

GARANTIE LEADERSHIP MAZDA

Garantie complète de 3 ans ou 80 000 km et de 5 ans ou 100 000 km sur le groupe motopropulseur.

ASSISTANCE ROUTIÈRE MAZDA

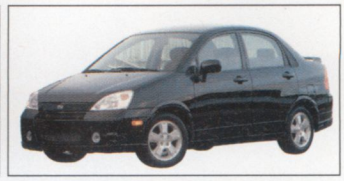
Renseignez-vous sur le programme d'assistance routière Mazda offert gratuitement avec toute nouvelle Mazda.

mazda

www.mazda.ca

Bose[MD] est une marque déposée de Bose Corporation. Nardi[MD] est une marque déposée de Nardi Italia S.p.A.
Torsen[MD] est une marque déposée de Zexel-Torsen Inc.

SUZUKI AERIO



Par Amyot Bachand

Jolie et pratique

Niagara-on-the-Lakes, Ontario— Suzuki nous avait habitués à de petites compactes simples et peu attrayantes. Cette fois, elle nous arrive avec un choix intéressant : la toute nouvelle Aerio et ses divers modèles. D'abord, une berline, dont les lignes sont bien classiques et fidèles à tout ce qu'on connaît de Suzuki, et une «fastback» familiale à cinq portes. C'est vraiment ce dernier modèle que nous avons préféré; non seulement en raison de ses lignes jeunes et jolies, mais également de son côté pratique.

HABITACLE BIEN PRÉSENTÉ

Côté conducteur, on trouvera une bonne position de conduite, confortable et agréable. Nous avons apprécié les lignes, la disposition des commandes et, plus particulièrement, la lecture aisée des cadrans numériques. La visibilité est bonne tout autour dans les deux versions, mais plus aisée en marche arrière dans la version «fastback». La finition intérieure de même que la qualité des matériaux sont bonnes, mais on a apprécié davantage l'agencement des coloris de la version à 5 portes. On compte dans les deux modèles plusieurs porte-gobelets et de petits espaces de rangement pratiques. On y trouve même un tiroir sous le siège avant de la version SX. De plus, l'Aerio offre des appui-tête à chacune des places arrière. Ce qui étonne dans ces nouvelles berlines, c'est le dégagement et l'habitabilité à l'avant et à l'arrière, et cela, même pour des adultes de taille moyenne. Le bref essai que nous avons fait nous a permis de découvrir que les versions à boîte de vitesses manuelle jouissaient d'une meilleure insonorisation. Le bruit du moteur en accélération ou à régime plus élevé gâte la quiétude relative de l'habitacle. Nous avons également constaté que, sur les routes de la Vallée du Niagara, nous jouissions d'un bon confort. Nous avons également pu juger de l'efficacité des essuie-glaces. Un petit détail ennuyeux, le son de canard du klaxon... L'accès au coffre arrière est facile, et, dans la «fastback» un système simple et ingénieux permet de rabattre aisément le dossier des sièges arrière.

MÉCANIQUE ET COMPORTEMENT ROUTIER

L'accès aux divers éléments mécaniques et la vérification des niveaux de liquides se font aisément. Côté moteur, nous n'avons pas ressenti les 141 chevaux annoncés du 4 cylindres de 2 litres; ils se sont fait entendre bruyamment, par contre, en accélération.
L'étagement des rapports de la boîte de vitesses est bon, tant dans la version manuelle qu'automatique. Toutefois, nous avons jugé les performances de l'Aerio beaucoup plus satisfaisantes avec la boîte de vitesses manuelle : de 0 à 100 km/h en 11,5 secondes contre 12,5 secondes pour la boîte automatique; dépassement de 80 à 120 km/h en 8,2 secondes pour la manuelle et 9,2 secondes pour l'automatique, avec la surmultiplication non activée. Il faudra compter autrement près d'une seconde de plus, car la rétrogradation prend un certain temps à se produire quand on enfonce à fond l'accélérateur. Le freinage est correct, sans surprise, mais on notera la fermeté de la pédale; on regrette l'absence d'ABS. On remarque que la plupart des fabricants choisissent de ne plus offrir l'ABS dans leurs petites voitures pour garder les prix le plus bas possible; ils préfèrent mettre l'accent sur les chaîne audio pour attirer la clientèle plus jeune. Sur la route, l'Aerio «fastback» fait preuve d'une tenue de route ferme, stable et prévisible, même lorsqu'on croise un semi-remorque.

UN DUO INTÉRESSANT

Nous avons jugé les deux versions de l'Aerio intéressantes pour leur habitabilité. Simple et pratique, ce duo offre une tenue de route honnête, mais des performances un peu limitées pour un moteur de cette puissance. Si les versions GL et GLX présentent un rapport qualité-prix intéressant, nous avons trouvé le prix de la version SX un peu élevé. AP

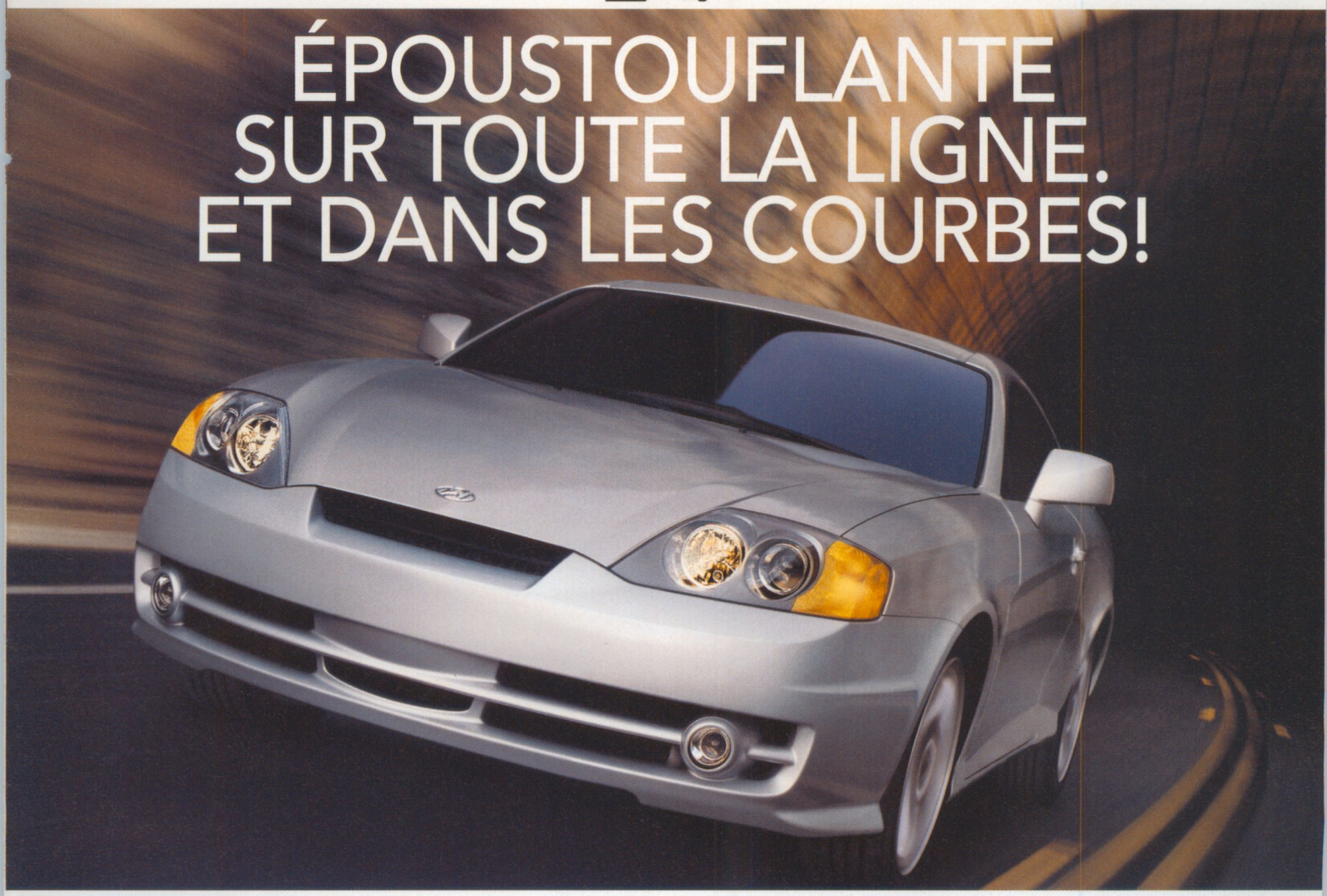
L'ESSENTIEL ...

Moteur : 4 cyl. de 2 L (141 chevaux)

Roues motrices : avant

Prix : de 15 785 $ à 19 985 $

38 concessionnaires Suzuki au Québec



ÉPOUSTOUFLANTE SUR TOUTE LA LIGNE. ET DANS LES COURBES!

Voici la nouvelle TIBURON 2003 V6 de Hyundai. Le coupé sport le plus remarquable de l'année.

La toute nouvelle Tiburon fait des vagues dans le marché des coupés sport avec ses lignes aérodynamiques à fendre l'air, sa puissance, son agilité, et surtout, son prix abordable. Les amateurs de sensations fortes seront comblés encore davantage avec la Tiburon GS-R offrant de série un fougueux moteur V6 de 2,7 litres à double arbre à cames en tête de 24 soupapes, une transmission manuelle à six rapports, des roues de 17 pouces en alliage d'aluminium avec pneus Michelin® de haute performance, des freins antiblocage ABS à disque aux quatre roues, un système antipatinage, des coussins gonflables frontaux et latéraux, ainsi qu'un aileron arrière à appui aérodynamique. Elle est tout simplement époustouflante!

Tiburon GS-R

HYUNDAI

Un essai vous convaincra

www.hyundaicanada.com

DES VOITURES GARANTIES POUR LONGTEMPS : Garantie de 5 ans/100 000 km sur le groupe motopropulseur • Assistance routière 24 heures de 3 ans/kilométrage illimité comprenant livraison d'essence, changement de roue en cas de crevaison, déverrouillage, remorquage et autres services. Un simple appel sans frais suffit.

HARLEY-DAVIDSON

Une histoire américaine

Par Geneviève Pepin

En août 2003, Harley-Davidson célébrera ses 100 ans. Pour se préparer à cet événement unique, nous retraçons les moments marquants de l'histoire de cette compagnie, déclarée entreprise de l'année par le magazine américain *Forbes*.

L'ÉCLOSION D'UN RÊVE

C'est en 1901 que William Harley, 19 ans, et Arthur Davidson, 18 ans, expérimentent le moteur à explosion dans une petite cabane en bois à Milwaukee, au Wisconsin. Ensemble, ils construisent un monocylindre de 400 cc et le montent sur un cadre de bicyclette. Ce premier prototype ne donne pas les résultats attendus puisque le moteur manque de puissance et que le cadre est trop fragile.

Les essais continuent et, en 1903, alors que William et Walter Davidson se joignent au duo, la Harley-Davidson Motor Company est créée.

Rapidement, les quatre fondateurs se lancent dans la fabrication d'une motocyclette pourvue d'un moteur de 475 cc. L'année suivante, la production commence officiellement avec la Silent Gray Fellow. Sur ce modèle, une courroie de cuir assure la transmission de la puissance du moteur à la roue arrière. Le système de courroie n'étant pas très fiable, il est rapidement remplacé par une chaîne et une boîte de vitesses.

Le premier bicylindre Harley-Davidson est produit en 1907. En passant du monocylindre au bicylindre, Harley-Davidson connaît un succès retentissant. Encore aujourd'hui, le V-twin est considéré comme le moteur traditionnel des motos américaines.

Au fil des ans, les progrès et les succès s'accumulent : en 1907, au moment de son incorporation, la compagnie compte 18 employés. Elle double la superficie de son usine et, en 1910, elle adopte son logo.

Harley-Davidson prend de plus en plus d'importance dans la vie des Américains. En 1917, l'entreprise participe à l'effort de guerre. Plus de 20 000 motos, majoritairement des Harley-Davidson, sont utilisées durant la grande Guerre. Au total, c'est plus du tiers de la production des motos qu'on envoie en Europe aux soldats américains.

C'est à ces quatre hommes que l'on doit la fondation de la Harley-Davidson Motor Company : dans l'ordre, Arthur Davidson, Walter Davidson, William Harley et William Davidson.

L'expansion continue et, lors de la seconde guerre mondiale, plus de 90 000 exemplaires de la WLA de 1942 sont produits pour les Forces alliées. D'ailleurs, à la fin de la guerre, le caporal Ray Holts est le premier Américain à entrer en Allemagne et il le fait sur une Harley-Davidson.

Durant les années 1960, la concurrence est plus forte aux États-Unis. Pour concurrencer les motos japonaises, Harley lance le modèle Glide. Allure plus recherchée, freins à disque, bouchon du réservoir en étoile et échappement chromé ;

La version 2002 de l'Electra Glide Standard, moto reconnue pour l'introduction du démarrage électrique en 1965.

Harley-Davidson ne lésine sur rien pour lancer sa nouvelle gamme de motos.

À TOUTE VITESSE

Parallèlement au développement des modèles de route, Harley-Davidson s'implique aussi dans la course de motos. En 1908, Walter Davidson participe à la course de la *Federation of American Motorcyclists Endurance and Reliability Contest* et il enregistre un résultat parfait. Suite à cette performance, la popularité d'Harley-Davidson monte en flèche.

Harold Seamans, au championnat national de courses de côtes en 1937.

Les fondateurs comprennent qu'il y a un investissement important à faire dans la course.

Au cours des années suivantes, Harley-Davidson développe davantage les motos sportives. Les motos de course et les performances des pilotes s'améliorent continuellement : l'année 1955 marque le début d'une lignée de sept victoires consécutives pour Harley-Davidson au Daytona 200. La réputation des motos de course Harley-Davidson persiste toujours aujourd'hui. En compétition, les modèles Harley dominent sur les pistes américaines en terre battue.

ENFOURCHER LA LIBERTÉ

Avec le film *Easy Rider*, le mythe Harley-Davidson atteint un apogée qui dure encore : c'est un symbole de liberté, de puissance et de plaisir. Les propriétaires d'Harley le disent : monter une Harley, c'est atteindre le nirvana à toutes les randonnées. Gageons qu'avec la nouvelle direction prise depuis le lancement de la V-Rod, Harley-Davidson n'a pas fini de nous donner des frissons. AP

Le nouveau bébé d'Harley-Davidson, la V-Rod. Avec son système de refroidissement par liquide et ses 115 chevaux, elle inaugure une nouvelle ère dans le monde des motocyclettes.

Dans la vie, on ne devrait jamais avoir à dire :

« J'AURAIS DONC DÛ... »

La DL1000 V-Strom. Réalisez vos rêves.

0 ACOMPTE
0 MENSUALITÉS
0 INTÉRÊTS
pendant 6 mois sur approbation de crédit

Le moment n'a jamais été plus propice pour le faire avec une nouvelle moto Suzuki. Grâce au programme « Acti Vente » de Suzuki, sans acompte, sans mensualités et sans intérêts pendant 6 mois (sur approbation de crédit) sur une moto neuve Suzuki 2001 ou 2002 pour la route, vous pouvez réaliser votre rêve dès maintenant. Offre valide entre le 1er avril et le 28 juin 2002. Voyez votre concessionnaire Suzuki participant pour tous les détails afin de vous procurer votre nouvelle moto de route Suzuki. Certaines conditions s'appliquent.

www.suzuki.ca

SUZUKI SÉCURITÉ PLUS

Acti Vente SUZUKI

SUZUKI

SUZUKI
Laissez-vous emporter!

Le financement sans intérêt pendant 6 mois est disponible chez les prêteurs autorisés Acti Vente Suzuki (Banque Laurentian & Scotia) sur tous les nouveaux modèles de motos de route Suzuki 2001 et 2002, sur approbation de crédit. Le financement est d'une durée maximale de 84 mois. Les mensualités et le coût total de l'emprunt dépendent du montant emprunté. Exemple de financement : 12 000 $ financé au taux annuel de financement préférentiel de 9,36 % sur 84 mois, mensualités de 225 $ comprenant taxes, frais d'administration et d'enregistrement pour un montant total financé de 14 073 $ et une obligation totale de 18 900 $. Transport, préparation, immatriculation et assurance en sus. Offre disponible du 1er avril 2002 au 28 juin 2002. Des termes de 72 et 84 mois peuvent être offerts à la discrétion du prêteur. Offre d'une durée limitée. Sur approbation de crédit. L'offre s'applique aux livraisons au détail de modèles neufs et en stock seulement. Voyez votre concessionnaire participant pour les détails. Les fiches techniques, caractéristiques et couleurs sont sujettes à changement sans préavis. Lisez attentivement le manuel du propriétaire. Portez toujours un casque et des vêtements protecteurs et respectez les règles de sécurité et l'environnement. Voyez votre concessionnaire Suzuki local pour plus d'information.

Boule de cristal

Pontiac GTO (née Holden Monaro)

L'arrivée de Bob Lutz à la barre de GM semble faire bouger les choses drôlement vite. À preuve, l'annonce de l'éventuelle commercialisation de la Holden Monaro australienne sous l'appellation de Pontiac GTO. Voiture culte down under, la Monaro jumelle le puissant V8 américain de 5,7 litres à une boîte manuelle à 6 rapports. Ce qui donne un pony car moderne de 300 chevaux; «une vraie GTO», affirmait M. Lutz au cours d'une allocution à New York, en avril dernier. Un V6 aux performances plus humbles figurerait aussi à la gamme de motorisations de ce modèle, qui devrait être dévoilé en janvier 2003.

Volkswagen Touareg

Le Touareg s'inscrit dans la foulée des nouveautés comme la Passat W8 et la Phaeton. Des véhicules, avec lesquels le constructeur allemand souhaite gagner plus de prestige. Oubliez les Coccinelle hyper-économiques d'antan; ça, c'est du passé!

Le Touareg, jumeau du Porsche Cayenne, dispose d'un rouage intégral sophistiqué à contrôle électronique, d'une suspension indépendante aux quatre roues, avec ou sans variateur pneumatique, et d'un intérieur digne de la Phaeton. Ses cotes sont généreuses et VW offrira quatre moteurs : deux moteurs à essence, un V6 de 3,2 litres et 220 chevaux, et un V8 de 4,2 litres, les motorisations envisagées pour le marché américain, de même que deux TDI (diesel), un V10 de 5,0 litres et 313 chevaux, et un nouveau 5 cylindres de 2,5 litres. Dans chaque cas, la boîte de vitesses proposée — manuelle ou automatique Tiptronic — aura 6 rapports. Il sera offert au printemps 2003.

Infiniti G35 Sport Coupe

Prenez une Nissan 350Z, allongez son empattement, ajoutez deux petites places derrière et dessinez un tableau de bord inspiré de celui de la berline Infiniti G35. Et hop! Vous voilà avec un coupé G35. Au menu, un V6 de 3,5 litres fort de 275 chevaux, des roues arrière motrices et le choix entre une boîte manuelle à 6 rapports et une automatique à 5 rapports. Destiné à des acheteurs «sérieux», le coupé sport G35 n'est qu'un des six nouveaux modèles qui s'ajouteront à la gamme Infiniti au cours de la prochaine année. Un véritable raz-de-marée de nouveautés! En vente cet automne, donc, pour un prix qui devrait avoisiner les 45 000$.

Ford Mustang Mach 1

En mars 1969, le magazine américain *Car Life* qualifiait la Mustang Mach 1 de «voiture à quatre places la plus rapide jamais testée». Or, chez Ford, on prétend que la Mach 1 demeure la Mustang la plus mémorable. Dans cette ambiance de nostalgie délirante, on a choisi de la faire renaître. La Mach 1 2003, qui sera offerte en octobre, devrait produire plus de 300 chevaux grâce à son V8 multisoupape à double arbre à cames en tête de 4,6 litres. Et comme pour l'ancêtre, cette Mach 1 aura des sièges en cuir *Comfort-Weave*, un capot à prise d'air (fonctionnelle) et une version moderne des jantes chromées «Magnum 500».

Des 160 000 Mustang construites annuellement, seules 6500 seront des Mach 1, et chacune portera un numéro de série spécial, question d'assurer leur authenticité. Après tout, ces modèles pourraient devenir tentants pour d'éventuels collectionneurs... disons, dans une trentaine d'années!

Mazda Protegé Mazdaspeed

Après la MP3, voici la Protegé Mazdaspeed! La Protegé la plus puissante jamais offerte en Amérique. Produite à 250 exemplaires pour le Canada, son 4 cylindres de 2,0 litres bénéficie d'un turbocompresseur Garrett T25 qui lui permet de cracher 170 chevaux. Elle a un différentiel autobloquant, des pneus Bridgestone Potenza RE040 à taille basse montés sur des jantes de 17 pouces, une suspension sport et de puissants freins à disque de spécifications européennes. Seule une boîte manuelle à 5 rapports courts figure au programme. Mazda a aussi prévu des arbres de transmission de plus gros diamètre, de même qu'un disque et un plateau d'embrayage plus endurants, au cas où...

À bord, l'environnement cossu évoque la performance avec un pommeau de levier de vitesses Sparco et un volant Nardi. La sono prend la vedette avec une chaîne audio Kenwood MP3 de 450 watts. Alors, pour identifier cette disco mobile sur la route, la carrosserie adopte une couleur orange brûlée, sans oublier les obligatoires déflecteurs avant et arrière, et de gros antibrouillards. En vente en septembre.

SI VOUS COMPRENEZ POURQUOI SON CAPOT EST EN ALUMINIUM, CETTE VOITURE EST FAITE POUR VOUS.

Sur la nouvelle Impreza WRX[MC], le capot, le moteur et même les pédales sont composés d'aluminium. Pourquoi? Pour la rendre plus légère, plus rapide et plus agile, à l'image de la voiture de rallye qui l'a inspirée. Et ce ne serait pas une Subaru sans le système de traction intégrale éprouvé dans les rallyes.

WRX® IMPREZA

www.subaru.ca | 1 800 876-4AWD

Pour finir, nous l'avons équipée d'un moteur turbocompressé de 227 chevaux, avec refroidisseur d'air. Au fond, tant qu'à avoir un capot en aluminium, aussi bien mettre quelque chose de bien en dessous.

SUBARU

L'at*Traction* intégrale[MC]

Le b-a ba de la sécurité : les coussins gonflables, les ceintures de sécurité, les enfants à l'arrière.

Cabriolet
BMW Série 3
325Ci
330Ci
M3

www.bmw.ca
1 800 667-6679

Le plaisir
de conduire.℠

Il faut savoir quand faire preuve de souplesse.

Et quand demeurer inflexible.

Toit souple. Carrosserie robuste. Le cabriolet BMW Série 3 marie tout l'agrément et la liberté que procure la conduite d'une décapotable avec la performance et la maniabilité légendaires de BMW. Dotés d'une structure encore plus rigide, de zones d'écrasement latérales renforcées et d'une protection exceptionnelle en cas de renversement, nos nouveaux cabriolets vous invitent au plaisir de conduire. Installez-vous confortablement et admirez le paysage.

©BMW Canada Inc. «BMW», le logo «BMW» et «Le plaisir de conduire» sont des marques de commerce de BMW AG, utilisées sous licence par BMW Canada Inc.
Pour en savoir plus sur le Programme de formation de conduite BMW, composez le 1 866 226-9723 ou rendez-vous à www.bmw.ca